



Uruguay

Hub Logístico

**Instituto Nacional
de Logística**

Informe estadístico anual 2015

Área de Economía & Información

1 INDICE

1	INDICE	2
2	DEFINICIONES, ACRONIMOS, SIGLAS y ABREVIATURAS.....	3
3	REALIZACIÓN	3
4	LA COYUNTURA DE NUESTRA “PUERTA ABIERTA DEL SUR AL MUNDO”	4
4.1	El comercio exterior en el mundo y en Uruguay.....	4
4.2	El comercio exterior del Hub	6
4.3	La demanda de servicios logísticos por exportaciones	9
4.4	La demanda de servicios logísticos por importaciones.....	22
5	EL SECTOR EN CIFRAS	27
5.1	PUERTO.....	27
5.1.1	Puerto de Montevideo	27
5.1.2	Puerto de Nueva Palmira (Terminales y Zonas de Transferencia)	32
5.1.3	Puertos de Colonia, Fray Bentos y Paysandú	34
5.2	AEROPUERTO.....	34
5.3	ZONAS FRANCAS.....	35
5.4	PASOS DE FRONTERA.....	36

2 DEFINICIONES, ACRONIMOS, SIGLAS y ABREVIATURAS

Término	Descripción
a. a.	Variación promedio acumulativa anual
AGPSE	Administración General de Puertos de Buenos Aires
ANP	Administración Nacional de Puertos
ANTAQ	Agencia Nacional de Transportes por Vías Acuáticas del Brasil
BCU	Banco Central del Uruguay
BPC	Banco Central del Paraguay
CDR	Centro de Distribución Regional
CENNAVE	Centro de Navegación
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
DNA	Dirección Nacional de Aduanas del Uruguay
DUA	Documento Único Aduanero
DUA-T	Documento Único Aduanero de Tránsito
ETL	Proceso de extracción, transformación y carga de datos
FS	Free Shops
HPP	Hidrovía Paraguay-Paraná
INALOG	Instituto Nacional de Logística
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos de la Argentina
MDIC	Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior del Brasil
MM	Millones
NCM	Código de producto según la Nomenclatura Común del Mercosur
OMC	Organización Mundial del Comercio
p. a p.	Variación punta a punta
TEUS	Medida equivalente a un contenedor de veinte pies
USD	Dólares estadounidenses
ZF	Zona Franca

3 REALIZACIÓN

El presente documento ha sido elaborado por el Área de Economía & Información del Instituto Nacional de Logística.

Las herramientas informáticas utilizadas para el proceso de ETL y el análisis estadístico fueron el programa Excel y el ambiente de software libre R.

Las referencias a las fuentes indican si los datos fueron procesados por el INALOG a efectos del análisis de interés o si, en su defecto, se presentan las mismas cifras que figuran en las publicaciones difundidas por cada organización. El procesamiento de los datos aduaneros se realiza a partir de la descarga de información de los sistemas de Aduanas de cada país, obtenidos mediante un proveedor privado (Penta-Transaction).

El Área de Economía & Información del INALOG agradece a las organizaciones y sus equipos de trabajo que han sido fuente de bases de datos, tanto las mencionadas en este informe como las que brindan información para otros trabajos; en particular, a las organizaciones de nuestro país que directa o indirectamente están colaborando para la construcción del repositorio de información del sector logístico uruguayo (el futuro Sistema de Información Logística).

4 LA COYUNTURA DE NUESTRA “PUERTA ABIERTA DEL SUR AL MUNDO”

4.1 El comercio exterior en el mundo y en Uruguay

En los últimos años la economía global ha dejado enseñanzas que sorprendieron tanto a analistas como a tomadores de decisión públicos y privados, a veces por su novedad y otras porque no se esperaba que la historia volviera a repetirse, a pesar de y/o potenciada por las variaciones de la realidad del mundo digital.

Es posible orientar el análisis sobre nuestro país -abierto internacionalmente en exportaciones e importaciones y posicionándose como el Hub Logístico regional por naturaleza- comenzando por la evolución del comercio mundial.

De acuerdo a la Organización Mundial del Comercio¹, las cifras de las últimas dos décadas permiten confirmar la cercana relación entre el PIB mundial y el comercio global de mercancías (exportaciones), siendo que la evolución de éste último es más volátil que la del primero. Como ejemplo, la crisis financiera de 2009 significó una caída del PIB mundial de ese año de 2,1%, mientras que la baja del volumen de las exportaciones de mercancías fue de 12%; el siguiente año, 2010, registró una tasa de crecimiento del PIB mundial de 4,1%, mientras que el volumen de las exportaciones creció 14%; recién en 2014 ambas variaciones convergieron al 2,5%.

En las últimas dos décadas² el comercio mundial ha aumentado su participación en el valor del PIB, pasando del 20% en 1995 a 30% en 2014 (último dato disponible). Ese año, los diez países con mayor comercio de mercancías tuvieron una participación superior a la mitad en el total mundial (51%), mientras que las economías en desarrollo alcanzaron una participación del 41% en el comercio mundial de bienes³.

Se estima que en los últimos 10 años el comercio mundial (exportaciones de bienes, en volumen) creció 39%⁴. En el mismo periodo, las exportaciones uruguayas crecieron 46% y las importaciones 106% en términos de volumen físico.

Con base en 2005, la siguiente gráfica permite observar que la evolución de los índices de volumen del comercio de bienes presentó prácticamente los mismos signos para el caso uruguayo y el comercio global, con las significativas excepciones del mantenimiento de la variación positiva de las exportaciones uruguayas en 2009 y la caída en 2015 del 5%, tanto para las ventas como para las compras de nuestro país. Como se adelantara, el aumento p. a p. del comercio mundial fue de 39%, mientras que Uruguay continuó consolidando su inserción internacional, a pesar del descenso del último año, con un crecimiento p. a p. de las exportaciones de 46% y de 106% en sus importaciones.

¹ Fuente: Organización Mundial del Comercio. https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2015_e/its2015_e.pdf

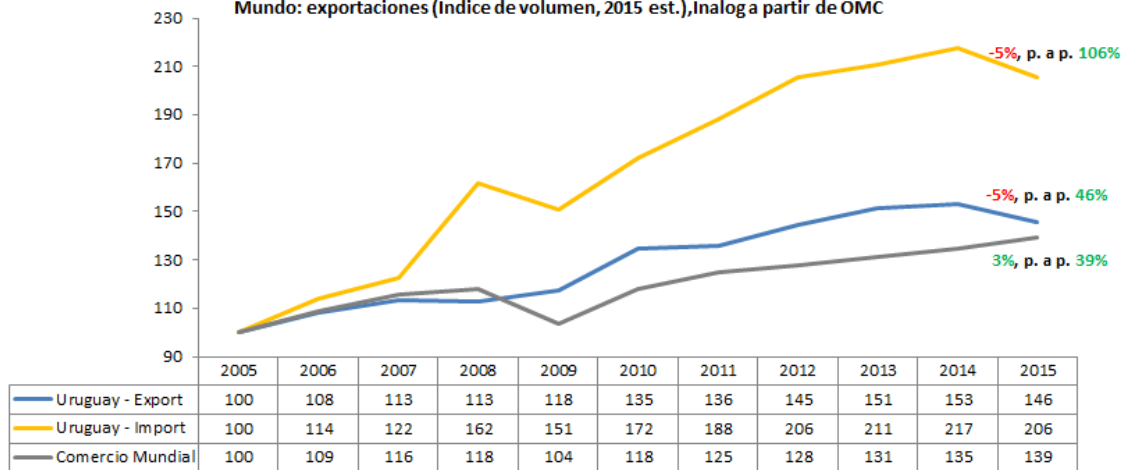
² Fuente: ídem 1.

³ Fuente: ídem 1

⁴ Fuente: Organización Mundial del Comercio. Ídem 1 y https://www.wto.org/spanish/news_s/pres15_s/pr739_s.htm

Comercio de bienes

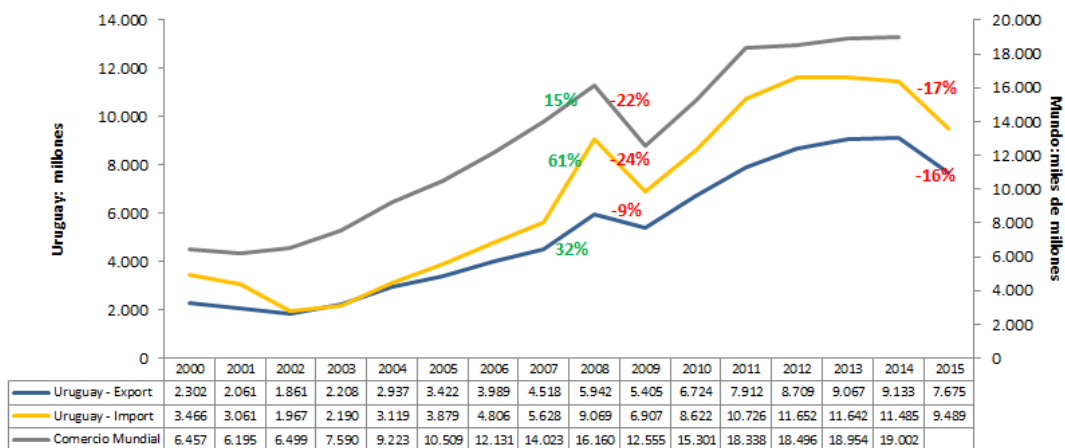
Uruguay: exportaciones e importaciones (Índice Promedio de Volumen Físico), Inalóg a partir de BCU
Mundo: exportaciones (Índice de volumen, 2015 est.), Inalóg a partir de OMC



En términos del valor corriente del comercio de bienes, a partir de la recuperación de la crisis de 2002 crecieron tanto las exportaciones como las importaciones uruguayas, estas últimas con mayor ritmo y valor desde 2004, hasta la reversión de 2009; ese año nuestras importaciones cayeron en un porcentaje superior al del comercio mundial (-24% y -22%, respectivamente), mientras que las exportaciones cayeron 9%. La senda de crecimiento se retomó en 2010, hasta 2013 en el caso de las compras uruguayas, mientras que recién el pasado año se revirtieron las ventas (en 2015 la caída de las exportaciones fue de 16% y la de las importaciones de 17%, tasas significativamente más altas, en valor absoluto, que las observadas en términos de volumen físico).

Comercio de Bienes

Uruguay: exportaciones e importaciones (Millones de dólares corrientes), BCU
Mundo: Exportaciones (Miles de millones de dólares corrientes, 2015 s/d), OMC



4.2 El comercio exterior del Hub

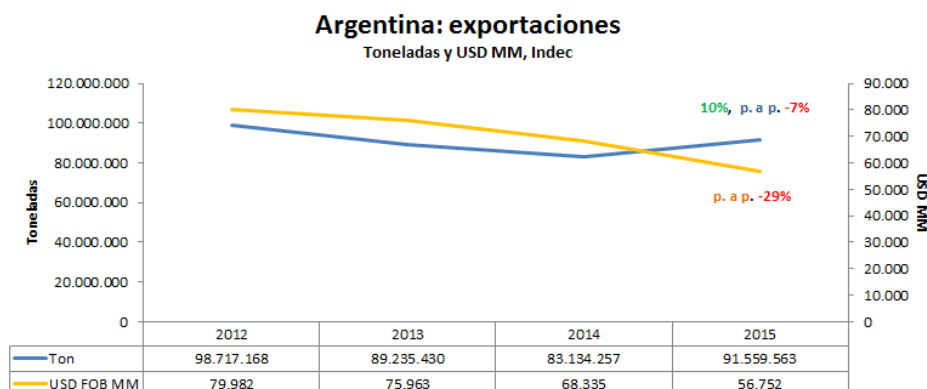
El análisis estadístico de este informe considerará la región de relevancia para el Hub uruguayo, fuera de sus propias fronteras, como aquella comprendida por Argentina, Brasil (con foco en las regiones Sur y Sureste) y Paraguay. Esta definición se basa en su participación relativa actual en los negocios (considerando orígenes y destinos de la carga en tránsito, transbordo y reembarco del Hub Logístico uruguayo) y en una razón práctica de disponibilidad de datos continuos y consistentes sobre esos países.

En los últimos dos años, la evolución del comercio exterior de los dos mayores vecinos ha sido, en términos generales, negativa, mientras que Paraguay presentó altibajos.

1. Argentina

La información disponible sobre Argentina permite analizar la evolución de su comercio exterior tanto en términos de su valor corriente como en términos de su peso en toneladas a partir de 2012⁵.

El valor de las exportaciones (millones de dólares FOB, corrientes) se redujo en los últimos tres años, observándose una contracción p. a p. del 29% entre 2012 y 2015 (-11% a.a.). Considerando su peso en toneladas, a pesar de haber crecido 10% en 2015, la caída p. a p. fue de 7% (-2% a.a.)

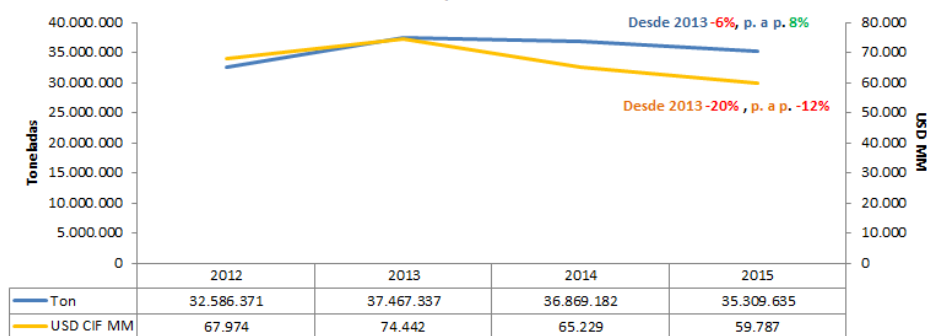


Luego de aumentar en 2013, las importaciones argentinas cayeron de forma consecutiva por dos años, tanto en peso (toneladas) como en valor (millones de dólares CIF, corrientes). Comparado con 2013, las toneladas importadas en 2015 fueron 6% menos (-3% a.a.), mientras que el valor de las compras al exterior se redujo 20% (-10% a.a.). En términos p. a p. desde 2012, el peso de las importaciones en 2015 aumentó 8% mientras que su valor se redujo 12%.

⁵ Fuente: procesamiento Inalog de bases de datos de INDEC, e informe http://www.indec.gov.ar/uploads/informesdeprensa/ica_02_16.pdf

Argentina: importaciones

Toneladas y USD MM, Indec



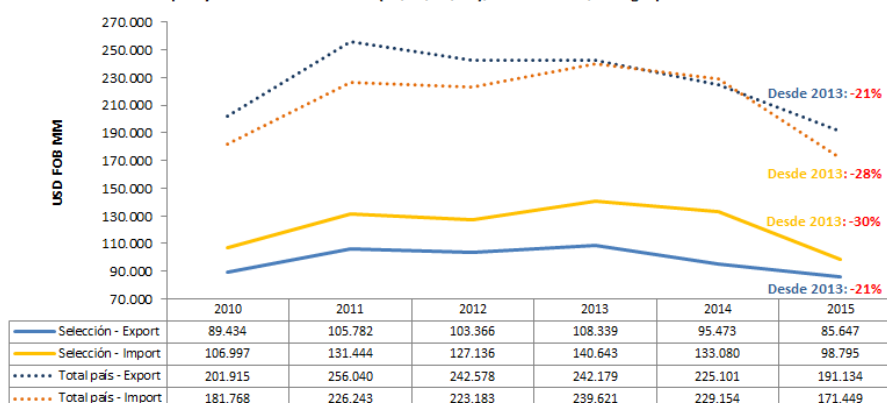
2. Brasil

En el caso de Brasil se cuenta con información del valor (millones de dólares FOB, corrientes) de exportaciones e importaciones, para el total del país y para una selección de estados de las regiones Sur y Sureste que puede resultar de mayor interés para el Hub Logístico uruguayo (Río Grande del Sur, Santa Catarina, Paraná y San Pablo) y que en el promedio de los últimos seis años representaron el 43% de todas las exportaciones y el 58% de todas las importaciones del país norteamericano⁶.

A partir de esos datos se puede observar una evolución similar para ambas agrupaciones en los últimos dos años, con caídas consecutivas en los dos flujos del comercio exterior. Las exportaciones totales de 2015 fueron 21% menores que en 2013 (-11% a.a.), con igual variación porcentual para los estados seleccionados. Realizando la misma comparación para las importaciones, las del total brasileño fueron 28% menores (-15% a.a.) mientras que las de la selección fueron 30% menores (-16% a.a.).

Brasil: comercio exterior

Total país y estados seleccionados (RS, SC, SP, PR), USD FOB MM, Inaloga a partir de MDIC



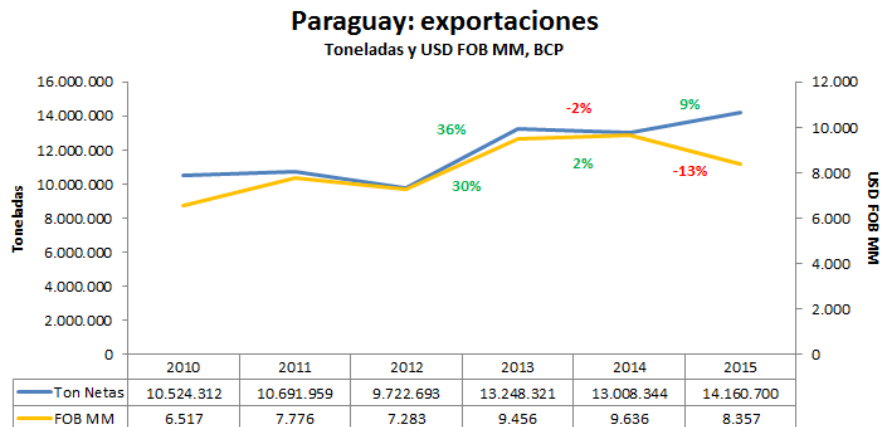
3. Paraguay

Con una significativa recuperación de sus exportaciones en 2013 (tras haber sufrido en 2012 los efectos de la sequía y un brote de fiebre aftosa), los dos años siguientes mostraron altibajos⁷. En 2014 las ventas al exterior aumentaron 2% en términos de valor (millones de dólares FOB, corrientes); sin embargo, en términos de peso en

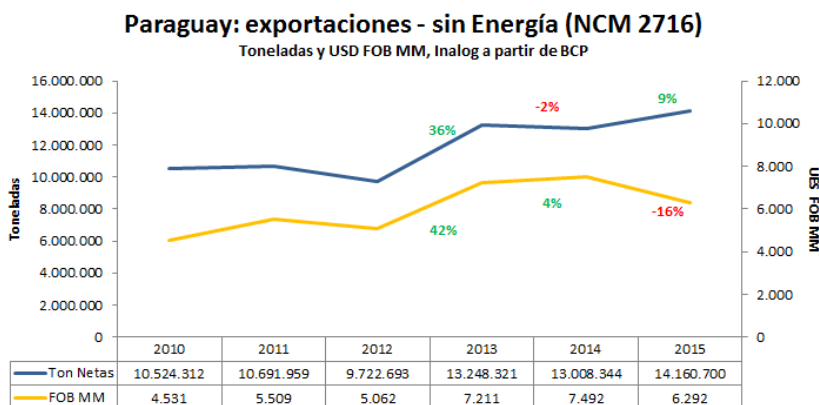
⁶ Fuente: procesamiento Inaloga de bases de datos del MDIC.

⁷ Fuente: procesamiento Inaloga de bases de datos del BCP.

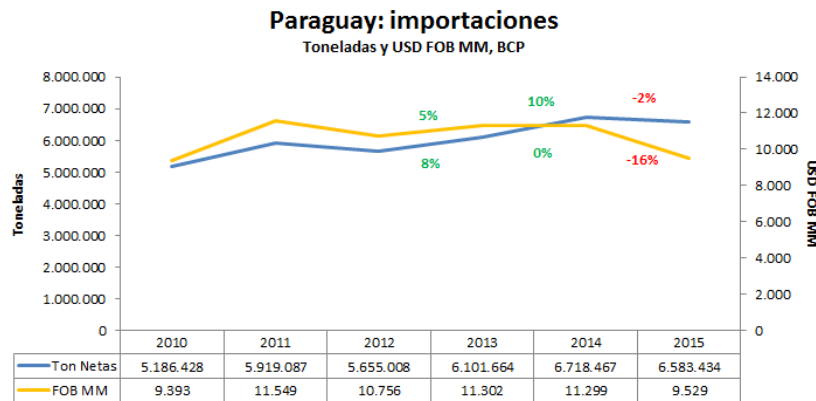
toneladas se redujeron 2%. Los signos se revirtieron en 2015 pero con mayor variación, cayendo 13% en términos de valor pero aumentando 9% en términos de peso.



Dado que el Banco Central del Paraguay incluye en los datos de exportaciones las ventas al exterior de energía eléctrica (NCM 2716), para avanzar en el análisis de la evolución de ambas variables, considerando que el peso de ese producto es nulo, se excluye el mismo. Como resultado, se mantienen las conclusiones del párrafo anterior, con la salvedad de que las variaciones en términos de valor fueron más pronunciadas, tanto en los años de aumento (2013: 42% y 2015: 4%) como en el de caída (2015: -16%).



Por su parte, las importaciones paraguayas se recuperaron en 2013 y 2014 (ese año sin variaciones en valor), pero se contrajeron en 2015, en menor medida en términos de peso (-2%) pero significativamente en valor (-16%), retrocediendo casi hasta el registro de 2010.



4.3 La demanda de servicios logísticos por exportaciones

Se presentan a continuación datos estadísticos seleccionados sobre exportaciones regionales de interés. Debe tenerse presente que los primeros esfuerzos de análisis estadístico del INALOG se enfocaron en la actividad del Hub Logístico uruguayo (tránsito, transbordo y reembarco), y que en épocas más recientes se comenzó a trabajar sobre las cadenas de exportación nacionales, de acuerdo al Plan Estratégico del instituto.

1. Exportaciones uruguayas (Comex)

Las principales exportaciones de nuestro país se han enfrentado en los últimos dos años con un desmejoramiento del contexto internacional favorable de los años anteriores⁸. En efecto, desde 2014 no se ha podido contar con las características más relevantes de la fase previa del crecimiento mundial: liquidez internacional en abundancia, liderazgo en el crecimiento por parte de las economías emergentes y altos precios de las materias primas y alimentos.

A la desaceleración de las economías de destino y la baja de los precios, en el frente externo, se sumó en algunos casos (lechería, maíz, trigo) el factor interno de condiciones climáticas desfavorables.

Con signo positivo, el destaque de 2015 en cuanto al crecimiento de las exportaciones se dio por el comienzo de la operación de la segunda planta productora de celulosa a fines de 2014. Ante el impulso dado por el aumento del valor exportado de ese producto (40% en 2015⁹), la cadena forestal mantuvo la tendencia de crecimiento en las exportaciones, tanto en peso como en valor, fundamentalmente las de madera en bruto y - en menor medida- de chips a las zonas francas donde se localizan ambas industrias, y a pesar del descenso de las ventas al exterior de madera en bruto, chips, madera aserrada, contrachapada y tableros¹⁰.

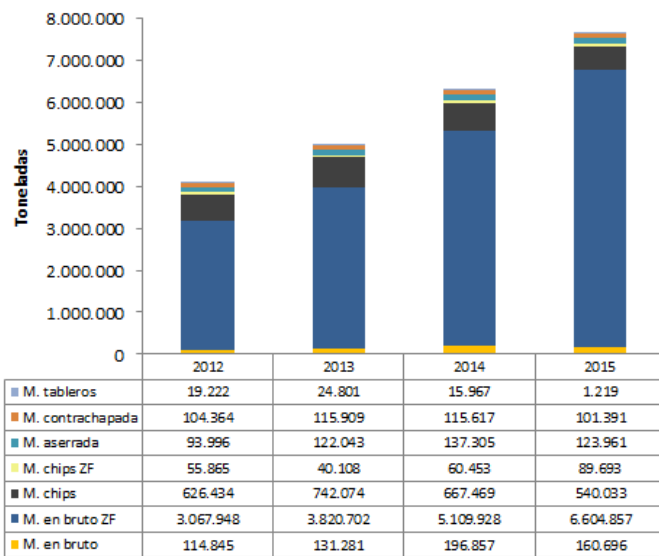
⁸ Fuente: anuario OPYPA 2015. <http://www.mgap.gub.uy/portal/page.aspx?2,opypa,opypa-anuario-2015,O,es,0>

⁹ Fuente: Anuario OPYPA 2015

¹⁰ Fuente: procesamiento Inalog de datos aduaneros

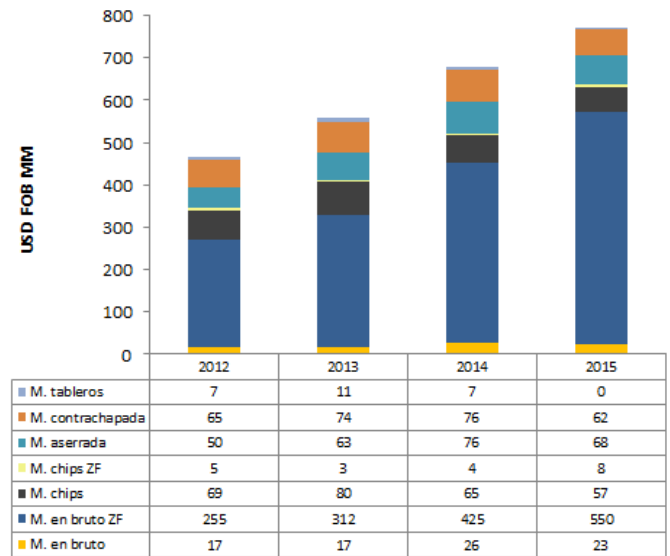
Exportaciones de madera y subproductos

Toneladas, Zonas Francas y otros destinos, proc. Inalóg de datos aduaneros



Exportaciones de madera y subproductos

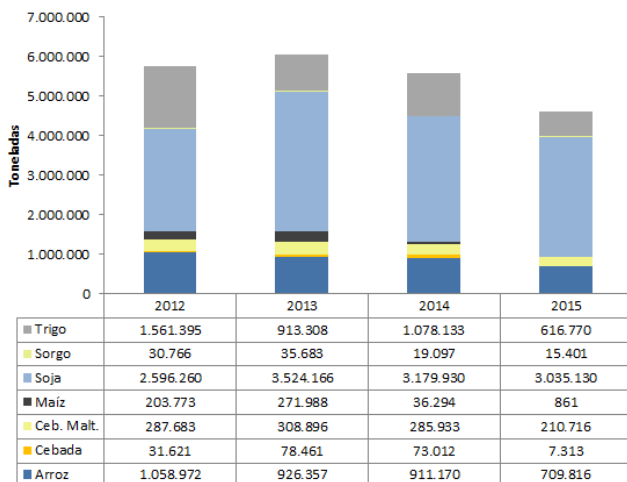
USD FOB MM, Zonas Francas y otros destinos, proc. Inalóg de datos aduaneros



Para los principales granos, diferentes combinaciones de las condiciones negativas antes mencionadas surtieron efecto en la generalidad de sus exportaciones, presentando descensos en 2015 (año calendario) tanto en peso como en valor en las de arroz, cebada y cebada malteada, maíz, soja, sorgo y trigo.

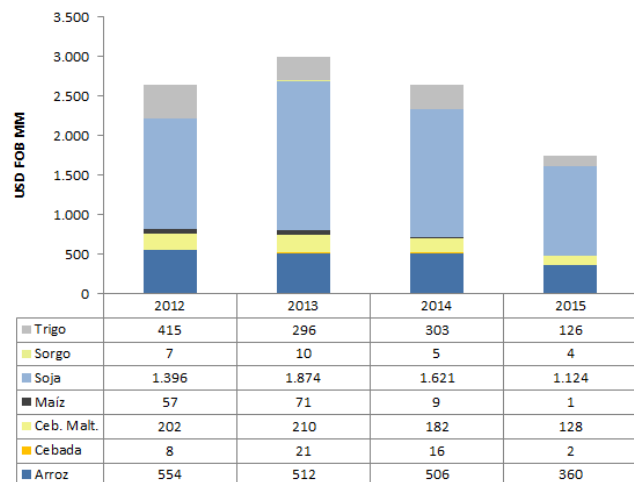
Granos: Exportaciones año calendario

Toneladas, proc. Inalóg de datos aduaneros



Granos: Exportaciones año calendario

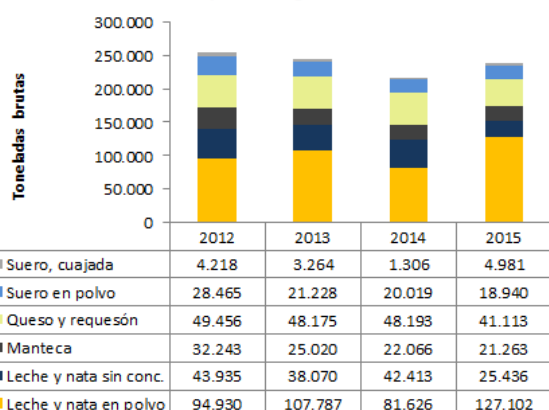
USD FOB MM, proc. Inalóg de datos aduaneros



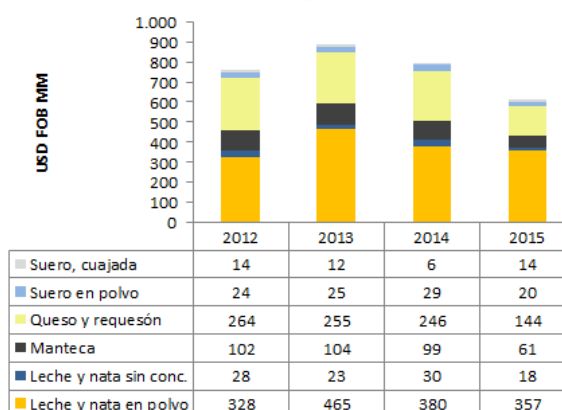
Las exportaciones de productos lácteos en 2015 se vieron mayormente afectadas por la baja de sus precios de venta al exterior (además del déficit hídrico y el freno de la demanda de uno de sus principales mercados), por lo que el descenso del valor exportado se dio prácticamente en todos ellos, mientras que las toneladas cayeron en menor medida y en el caso de la leche y nata en polvo aumentaron, llevando incluso a la variación positiva de la sumatoria.

Exportaciones de productos lácteos

Toneladas brutas, proc. Inalog de datos aduaneros

**Exportaciones de productos lácteos**

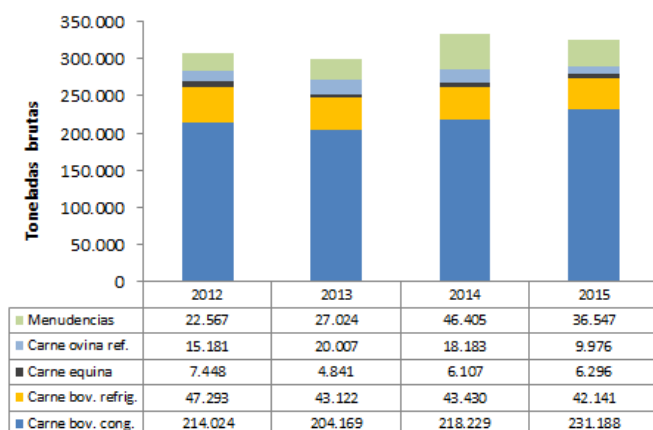
USD FOB MM, proc. Inalog de datos aduaneros



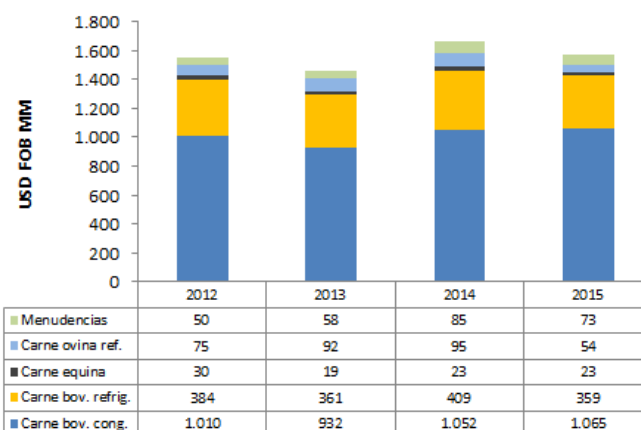
La cadena de la carne bovina, con mayor incidencia que las demás carnes, fue también afectada por el escenario internacional de precios. Mientras que el peso exportado aumentó para los congelados, su valor lo hizo pero en menor medida, y si bien el peso apenas se redujo para los refrigerados, el valor de las ventas al exterior disminuyó de forma más significativa.

Exportaciones de carne y menudencias

Toneladas brutas, no incluye avícolas, proc. Inalog de datos aduaneros

**Exportaciones de carne y menudencias**

USD FOB MM, no incluye avícolas, proc. Inalog de datos aduaneros



A partir de la sumatoria de toneladas brutas exportadas para cada grupo relevado anteriormente, se determinó la participación de las plataformas de salida (según un resumen ad-hoc de las mismas), de acuerdo al detalle presentado a continuación.

Exportaciones por grupo de productos: toneladas brutas

Grupo	2012	2013	2014	2015
Carne	306.513	299.163	332.354	326.147
Granos	5.773.378	6.061.537	5.585.672	4.600.132
Lácteos	253.248	243.545	215.624	238.835
Madera	4.082.673	4.996.918	6.303.596	7.621.850
Total	10.415.813	11.601.163	12.437.245	12.786.965

Fuente: proc. Inalog de datos aduaneros

Con el objetivo de sintetizar la información presentada, las plataformas indicadas son las correspondientes a la “salida” del territorio aduanero según figura en la información de Aduanas¹¹.

Los porcentajes de las filas principales indican, para cada año, la participación de cada grupo en la sumatoria de toneladas exportadas por los cuatro grupos seleccionados. Los porcentajes de las filas secundarias indican, para cada año, la participación de cada plataforma (resumen ad-hoc) en el total de toneladas del grupo. A modo de referencia, en 2015 el grupo Granos tuvo una participación de 36% en la sumatoria de toneladas exportadas por los cuatro grupos; dentro de los Granos, el 65% de las toneladas exportadas tuvo como plataforma de salida al puerto de Nueva Palmira, seguida por el puerto de Montevideo con 33%.

Exportaciones seleccionadas: participación de plataformas de salida

Porcentaje de exportaciones en toneladas brutas

Grupo - Plataforma	2012	2013	2014	2015
Carne	2,9%	2,6%	2,7%	2,6%
Pto. Montevideo	87%	89%	91%	92%
Paso de frontera	13%	11%	9%	7%
Aeropuerto	0,6%	0,4%	0,4%	0,5%
Granos	55%	52%	45%	36%
Pto. Nueva Palmira	64%	63%	62%	65%
Pto. Montevideo	30%	32%	35%	33%
Paso de frontera	5%	4%	2%	1%
Pto. Fray Bentos y M' bopicuá	1%	2%	1%	1%
Pto. Paysandú	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Aeropuerto	0,03%	0,01%	0,03%	0,08%
Lácteos	2,4%	2,1%	1,7%	1,9%
Pto. Montevideo	80%	75%	82%	78%
Paso de frontera	19%	24%	17%	22%
Pto. Colonia y J. Lacaze	0,8%	0,9%	0,2%	0,0%
Aeropuerto	0,03%	0,04%	0,01%	0,02%
Madera	39%	43%	51%	60%
ZF UPM	75%	72%	56%	44%
ZF MDP	0%	4%	25%	43%
Pto. Montevideo	21%	22%	18%	12%
ZF Rivera	1,38%	1,00%	0,75%	0,26%
Paso de frontera	0,52%	0,43%	0,26%	0,15%
Pto. Fray Bentos y M' bopicuá	1,57%	0,00%	0,00%	0,00%

Fuente: proc. Inallog de datos aduaneros

¹¹ Debe tenerse presente que existen plataformas en el “embarque” que pueden ser de interés en un análisis posterior (por ejemplo, el grano que llega a Nueva Palmira por modo fluvial desde Paysandú, o la madera que hace lo propio desde M' bopicuá a Montes del Plata).

2. El caso argentino (Hub)

Las exportaciones argentinas han sido históricamente fuente de demanda para los servicios logísticos del puerto de Montevideo, particularmente las de pescado y otros productos acuáticos y las frutas y cítricos del sur del país vecino.

Con anterioridad a la entrada en vigencia de la de la resolución 1108/2013¹² (recientemente derogada), el puerto capitalino actuaba como concentrador de las cargas que se originan en los puertos argentinos que no reciben servicios de ultramar.

En la operativa en cuestión, se manejaban en el puerto de Montevideo contenedores llenos de exportación originados en Argentina que se transbordaban en régimen de puerto libre a barcos destinados a terceros países, así como el retorno de contenedores vacíos para dichas cargas, ya que no existe una fluidez comercial que asegure toda la disponibilidad necesaria de contenedores vacíos, especialmente refrigerados, en sus regiones de origen.

Durante la vigencia de la resolución, la mayor cantidad de carga transbordada continuó siendo transportada por barcos “feeder” pertenecientes a las mismas compañías que hacen escala en Montevideo como parte de sus rutas internacionales y que, como consecuencia de la medida, eligieron en 2014 y 2015 a los puertos del sur de Brasil como plataformas de transbordo, en sustitución de la capital uruguaya.

Según la información de lo ocurrido en 2013 y 2014, procesada por INALOG a partir de datos brindados por ANP y CENNAVE, combinada con datos de páginas web de servicios de rastreo de buques, se pudo identificar cuatro tipos de impactos. La comparación se realizó ceteris paribus frente a lo sucedido en 2013, ya que se buscó aislar las consecuencias de la medida, depurando los efectos en 2014 que se derivarían de flujos no asociados a la restricción impuesta, tanto vinculados a Argentina (lo que pudo ser la reducción de sus importaciones) como a otros países (el aumento del transbordo paraguayo en Montevideo).

Las cifras bajo la denominación “movimientos” de contenedores en términos de TEUS que se presentan a continuación, consideran que son movidos dos veces en el caso de los transbordos, ya que la operación incluye una descarga de buque y una carga a buque. Es decir, las cifras finales para realizar la comparación incorporan el número de veces que estos son movidos, de modo de calcular su participación en el movimiento total de contenedores en el puerto de Montevideo (es decir, un contenedor de 40’ transbordado en el puerto equivale al movimiento de 4 TEUS, tal cual se lo considera en las estadísticas portuarias).

¹² Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina; resolución con fecha 25/10/2013, publicada en el boletín oficial el 29/10/2013.

1. Impacto sobre el transbordo de contenedores llenos con origen Argentina:

Se trata de las operaciones sobre las que la resolución se expresaba de manera explícita en el sentido de su prohibición.

A partir de los datos de descargas, medidas en TEUS, se observó que las mismas pasaron de ser 42.431 en 2013 a ser 205 en 2014, una diferencia de 42.226 unidades (casi 100%) que significa una pérdida de movimientos por -84.452 TEUS. En el total de los movimientos de 2013 (826.962 TEUS) representó, ceteris paribus, una reducción del 10,2%.

2. Impacto sobre el transbordo de contenedores vacíos dirigidos a Argentina:

Son operaciones a las que la resolución no se refería, pero que se vieron afectadas por tratarse de contenedores usados en las exportaciones argentinas que transbordaban en Uruguay (las del impacto 1) y se transportan en los mismos buques feeder que sirven a las regiones de embarque, que pasaron en 2014 a servir al transbordo en los puertos del sur de Brasil.

A partir de los datos de cargas, medidas en TEUS, se observó que las mismas pasaron de ser 34.856 en 2013 a ser 4.591 en 2014, una diferencia de 30.265 unidades (87%) que significa una pérdida de movimientos por -60.530 TEUS. En el total de los movimientos de 2013 (826.962 TEUS) representó, ceteris paribus, una reducción del 7,3%.

3. Impacto sobre el transbordo de contenedores llenos con destino Argentina:

Con el objetivo de aislar otras posibles causas, se consideró la evolución de las cargas de los servicios feeder que vinculaban en forma exclusiva o casi exclusiva a Uruguay con Argentina, que pasaron en 2014 a servir al transbordo en los puertos del sur de Brasil.

A partir de los datos de cargas, medidas en TEUS, se observó que las mismas pasaron de ser 9.326 en 2013 a ser 1.402 en 2014, una diferencia de 7.924 unidades (85%) que significa una pérdida de movimientos por -15.848 TEUS. En el total de los movimientos de 2013 (826.962 TEUS) representó, ceteris paribus, una reducción del 1,9%.

4. Impacto sobre el transbordo de contenedores vacíos provenientes de Argentina:

Con el objetivo de aislar otras posibles causas, se consideró la evolución de las descargas de los servicios feeder que vinculaban en forma exclusiva o casi exclusiva a Uruguay con Argentina, que pasaron en 2014 a servir al transbordo en los puertos del sur de Brasil.

A partir de los datos de descargas, medidas en TEUS, se observó que las mismas pasaron de ser 13.236 en 2013 a ser 1.274 en 2014, una diferencia de 11.962 unidades (90%) que significa una pérdida de movimientos por -23.924 TEUS. En el total de los movimientos de 2013 (826.962 TEUS) representó, ceteris paribus, una reducción del 2,9%.

En resumen, la suma de los cuatro impactos analizados resulta en una pérdida de movimientos en 2014 por -184.754 TEUS, lo que en el total de los movimientos de 2013 (826.962 TEUS) representó, ceteris paribus, una reducción del 22,3%.

Impacto en la evolución de movimientos de transbordo (TEUS)

	Unidades 2013	Unidades 2014	Var. Unidades	Var. Movimientos	% s/2013
Llenos con origen Argentina	42.431	205	-42.226	-84.452	-10,2%
Vacíos dirigidos a Argentina	34.856	4.591	-30.265	-60.530	-7,3%
Llenos con destino Argentina	9.326	1.402	-7.924	-15.848	-1,9%
Vacíos provenientes de Argentina	13.236	1.274	-11.962	-23.924	-2,9%
Total	99.849	7.472	-92.377	-184.754	-22,3%

Fuente: procesamiento Inallog de datos de ANP, CENNAVE y webs de rastreo de buques

Debido en gran parte a una estrategia de búsqueda de otros mercados en sustitución de estas operaciones, finalmente los movimientos totales del puerto de Montevideo en 2014 fueron 775.992 TEUS, representando una caída del 6,2% frente a 2013.

Con la derogación de la resolución, se abre un nuevo panorama de oportunidades para el puerto capitalino con respecto a la carga argentina.

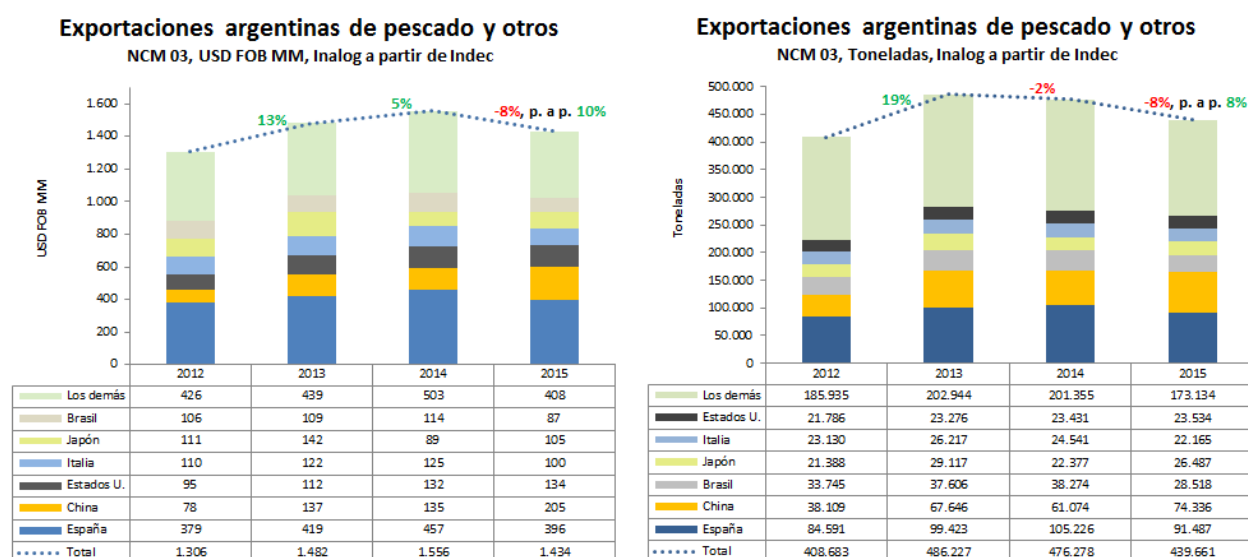
Para el análisis del potencial de mercado se hace foco en las dos líneas principales de productos de exportación, considerando los NCM que con mayor probabilidad corresponden a las cargas de transbordo del sur argentino (se debe tener presente que la información disponible de los manifiestos de carga marítimos no incluye en forma sistemática y homogénea la clasificación de productos según NCM).

Pescado y otros productos acuáticos:

En la consideración de los mercados de destino, los seis principales acumularon en el promedio 2012-2015 una participación cercana al 70% del valor y 60% del peso del total exportado por Argentina, y, salvo Brasil, son países extra-regionales.

En términos de valor, sus participaciones promedio 2012-2015 fueron estables respecto a la media¹³, salvo China que pasó de 6% a 14%; en términos de peso sucedió lo mismo¹⁴, con China pasando del 9% al 17%.

El valor total exportado mostró crecimiento hasta 2015, año en que se redujo 8%; la variación p. a p. frente a 2012 fue favorable en 10%. En términos de peso, ya en 2014 se redujo 2%, en 2015 cayó 8% y la variación p. a p. frente a 2012 fue positiva en 8%.



¹³ España 29%, China 10%, Estados Unidos 8%, Italia 8%, Japón 8%, Brasil 7%, Los demás 31%.

¹⁴ España 21%, China 13%, Brasil 8%, Japón 5%, Italia 5%, Estados Unidos 5%, Los demás 42%.

A partir de datos aduaneros de 2015 se observó que casi la totalidad del valor y del peso de las mercaderías correspondió a las aduanas de Mar del Plata, Puerto Madryn, Puerto Deseado y Ushuaia.

Despachos de pescado y otros productos acuáticos 2015				
Aduana	FOB MM	Ton	FOB MM	Ton
Mar del P.	546	248.138	38%	56%
P. Madryn	460	102.105	32%	23%
P. Deseado	288	56.661	20%	13%
Ushuaia	123	26.495	9%	6%
Los demás	18	6.262	1%	1%
Total	1.434	439.661	100%	100%

Fuente: procesamiento Inalog de base de datos aduaneros y de Indec

Dado que no se dispone del dato preciso del puerto de salida, o del paso de frontera en su defecto, para la estimación del mercado potencial se pone el foco en la alta participación de destinos extra-regionales, alcanzados mediante servicios de ultramar.

Por su parte, los destinos menores que podrían usar con mayor probabilidad una cadena logística alternativa (Bolivia, Chile, Paraguay y Perú) no superan, sumados, una participación promedio anual del 2%, tanto en peso como en valor¹⁵.

El caso particular de Brasil debe analizarse antes de la entrada en vigencia de la resolución 1108, con el criterio conservador de deducir todas aquellas cargas que naturalmente elegían el modo terrestre cuando el transbordo se realizaba en Montevideo. En 2013, el 81% de las toneladas de pescado y otros productos acuáticos con origen argentino, importadas por Brasil, se despacharon en aduanas de pasos de frontera en vez de puertos, lo que debe ser descontado del mercado potencial¹⁶.

Datos de CENNAVE analizados por INALOG permiten establecer un peso promedio de 13,7 toneladas/TEU para los contenedores de pescado y otros productos acuáticos.

Con un peso promedio de 13,7 toneladas/TEU para el pescado y otros productos acuáticos, tomando en cuenta el promedio exportado 2012-2015 (452.712 toneladas) y descontando la participación probable de otras cadenas, se estima un mercado potencial que supera levemente los 30.000 TEUS, es decir, 60.000 movimientos de transbordo, sin considerar la logística de vacíos.

Fruta y cítricos:

Para estos productos, los seis principales destinos acumulan en el promedio 2012-2015 una participación cercana al 74% del valor y 72% del peso total exportado por Argentina, y, salvo Brasil, son extra-regionales; la diferencia con el pescado y otros radica en que en este caso el país norteamericano lidera las posiciones.

En términos de valor, sus participaciones promedio 2012-2015 fueron estables respecto a la media¹⁷, salvo Estados Unidos que pasó de 11% a 17% y Países Bajos que se redujo de 13% a 6%; en términos de peso el comportamiento fue similar¹⁸, con Estados Unidos pasando del 5% al 10% y países bajos cayendo de 14% a 7%.

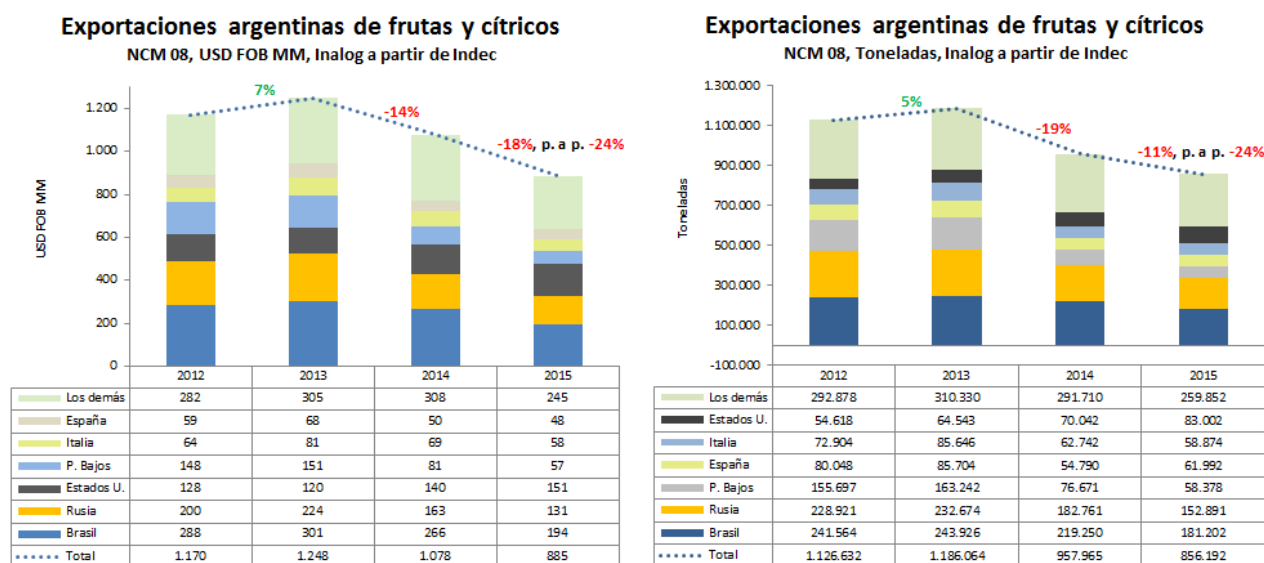
¹⁵ Fuente: procesamiento Inalog de bases de datos de INDEC.

¹⁶ Fuente: procesamiento Inalog de base de datos aduaneros.

¹⁷ Brasil 24%, Rusia 16%, Estados Unidos 12%, Países Bajos 10%, Italia 6%, España 5%, Los demás 26%.

¹⁸ Brasil 21%, Rusia 19%, Países Bajos 11%, España 7%, Italia 7%, Estados Unidos 7%, Los demás 28%.

En la sumatoria de destinos, tanto en valor como en peso se produjeron descensos significativos en 2014 y 2015, llevando a una variación p. a p. frente a 2012 de -24% para ambas variables.



Los datos aduaneros de 2015 son menos precisos que los obtenidos para el pescado y otros, fundamentalmente porque un alto porcentaje no cuenta con el dato de aduana de despacho (aproximadamente el 80% de estos casos tienen como destino Brasil). A pesar de lo anterior se pudo identificar como mínimo una participación acumulada de las aduanas de San Antonio, Bahía Blanca y Mar del Plata de 24% en el valor y 28% en el peso de las mercaderías exportadas¹⁹.

Despachos de frutas y cítricos 2015				
Aduana	FOB MM	Ton	FOB MM	Ton
S. Antonio	190	235.454	21%	28%
Bahía Bl.	21	24.298	2%	3%
Mar del P.	2	841	0%	0%
Los demás	673	595.599	76%	70%
Total	885	856.192	100%	100%

Fuente: procesamiento Inalog de base de datos aduaneros y de Indec

Los destinos menores que podrían usar con mayor probabilidad una cadena logística alternativa (Bolivia, Chile, Paraguay y Perú) no superan, sumados, una participación promedio anual del 2% en términos de valor; sin embargo, en peso, alcanzaron en 2015 una participación de 9%, con un promedio para los cuatro años de 6%.

Para Brasil, primer destino de estos productos, siguiendo el criterio ya mencionado, se observó que en 2013 el 90% de las toneladas de frutas y cítricos con origen argentino se despacharon en aduanas de pasos de frontera en vez de puertos, lo que debe ser descontado del mercado potencial²⁰.

Con un criterio conservador, dada la fuerte caída observada en los últimos dos años, se decidió emplear el dato promedio de toneladas 2014-2015, en vez del correspondiente a los cuatro años disponibles; asimismo, se decidió realizar una estimación de mínima

¹⁹ Fuente: procesamiento Inalog de bases de datos de INDEC.

²⁰ Fuente: procesamiento Inalog de base de datos aduaneros.

a partir del porcentaje que le correspondería a las cargas del sur Argentino, estimado en 30% (considerando las deficiencias en la información disponible).

Datos de CENNAVE analizados por INALOG permiten establecer un peso promedio de 12,5 toneladas/TEU para los contenedores de frutas y cítricos.

Con un peso promedio de 12,5 toneladas/TEU para las frutas y cítricos, tomando en cuenta el promedio exportado 2014-2015 (907.079 toneladas) y descontando la participación probable de otras cadenas, se estima en mínima un mercado potencial cercano a los 22.000 TEUS, es decir, 44.000 movimientos de transbordo en términos de TEUS, sin considerar la logística de vacíos.

En resumen, el mercado potencial del pescado y otros productos acuáticos y las frutas y cítricos del sur argentino se pudo estimar en 52.000 TEUS, es decir, 104.000 movimientos de transbordo en términos de TEUS, sin considerar la logística de vacíos. En 2013, último año en que se recibieron cargas argentinas para transbordo, se descargaron algo más de 42.000 TEUS, es decir, se produjeron 84.000 movimientos en términos de TEUS, sin considerar la logística de vacíos. El puerto de Montevideo no sólo tiene la oportunidad de recuperar el mercado perdido, sino de crecer sobre el mismo.

3. El caso paraguayo

El punto de partida del análisis de este caso es la evolución de las cargas que Paraguay exporta a través de la HPP, ya que la operativa de tránsitos carreteros (DUA-T) de carga con origen paraguayo no es significativa²¹.

Las mismas han ido en aumento en términos de peso, salvo en 2014, acompañando en gran medida la variación del total exportado por Paraguay, y alcanzando en 2015 la mayor participación relativa (74%).

Exportaciones paraguayas - total (SIN ENERGÍA ELECTRICA NCM 2716)

	2012		2013		2014		2015	
	USD FOB MM	Toneladas	USD FOB MM	Toneladas	USD FOB MM	Toneladas	USD FOB MM	Toneladas
Subtotal HPP	3.765	7.031.381	5.012	9.015.654	4.800	8.393.866	4.214	10.490.069
Total general (2)	5.062	9.722.693	7.211	13.248.321	7.492	13.008.344	6.292	14.160.700
Participación HPP en total (1/2)	74%	72%	69%	68%	64%	65%	67%	74%

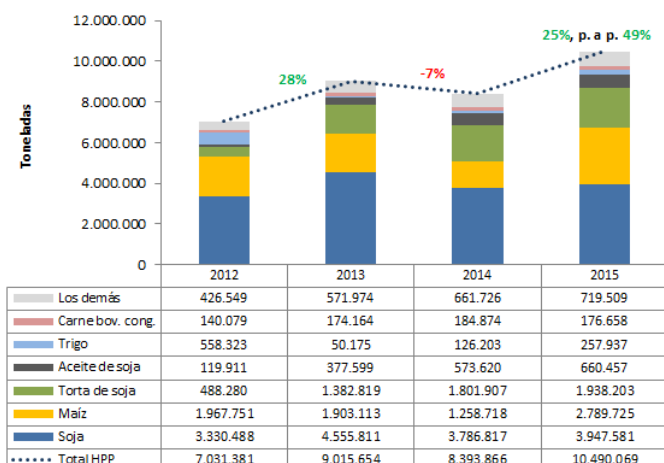
Fuente: procesamiento Inalog de datos aduaneros y del Banco Central del Paraguay

Al observar el detalle de productos, valen los mismos comentarios sobre el contexto internacional referido a las exportaciones uruguayas, ya que los aumentos de las toneladas exportadas no fueron acompañadas en los últimos dos años por un crecimiento del valor de las ventas, sino que por el contrario se redujo para varios productos o en el mejor de los casos el crecimiento no fue proporcional, provocando un descenso del valor total exportado.

²¹ Fuente: procesamiento Inalog de base de datos aduaneros

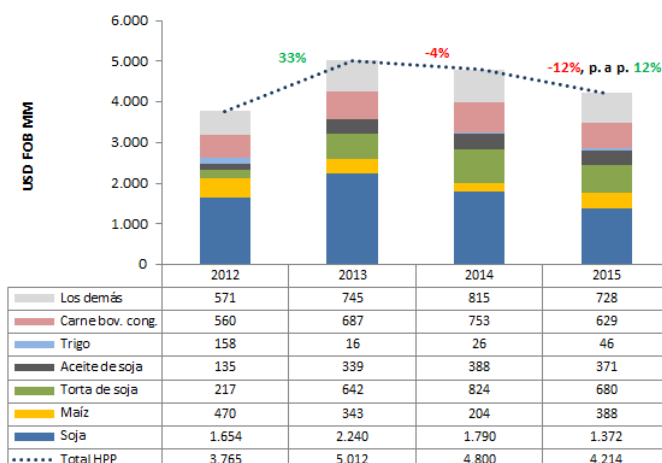
Exportaciones paraguayas en HPP

Toneladas, Inalog a partir de datos aduaneros



Exportaciones paraguayas en HPP

USD FOB MM, Inalog a partir de datos aduaneros



Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira y Estaciones de Transferencia (ET)

Con el impulso de los transbordos de maíz y soja, las terminales de Nueva Palmira y las estaciones de transferencia en el Río Uruguay han logrado una participación acumulada cada vez mayor en el total exportado por Paraguay a través de la HPP, tanto en peso (44% en 2015) como en valor (30% en 2015)²².

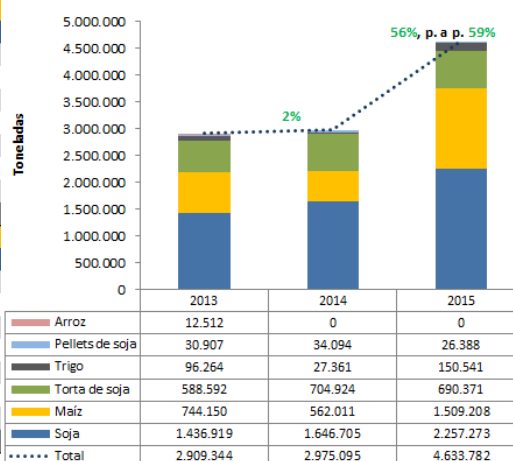
Exportaciones paraguayas en HPP (PY HPP) - Comex y Hub del Puerto de Nueva Palmira y Estaciones de Transferencia (NP y ET), y comparación

NP y ET	2013		2014		2015	
	USD FOB MM	Toneladas	USD FOB MM	Toneladas	USD FOB MM	Toneladas
Mercadería						
Torta de soja	272	588.592	311	704.924	239	690.371
Maíz	115	744.150	82	562.011	199	1.509.208
Soja	690	1.436.919	762	1.646.705	776	2.257.273
Pellets de soja	5	30.907	4	34.094	2	26.388
Trigo	29	96.264	6	27.361	27	150.541
Arroz	6	12.512	0	0	0	0
Los demás	0	0	0	0	0	0
Total general	1.117	2.909.344	1.164	2.975.095	1.244	4.633.782
% NP/PY HPP	2013		2014		2015	
Mercadería						
Torta de soja	42%	43%	38%	39%	35%	36%
Maíz	34%	39%	40%	45%	51%	54%
Soja	31%	32%	43%	43%	57%	57%
Pellets de soja	85%	84%	74%	75%	51%	63%
Trigo	184%	192%	22%	22%	59%	58%
Arroz	35%	29%	0%	0%	0%	0%
Los demás	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total general	22%	32%	24%	35%	30%	44%

Fuente: cruce de datos Inalog a partir de sistemas aduaneros, ANP, y Terminales Nva. Palmira

Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira y ET

Toneladas, Inalog a partir de ANP, Terminales y datos aduaneros

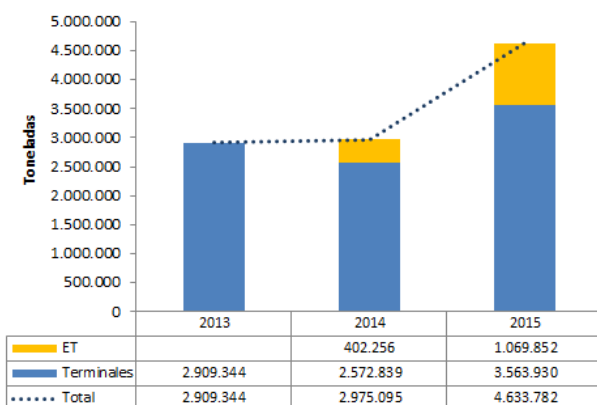


Si bien en 2014 la variación total fue reducida (2%) e implicó un descenso en términos absolutos para las terminales dada la puesta en operación de las ET, en 2015 el crecimiento en esos términos fue generalizado, con una mayor participación relativa de las ET.

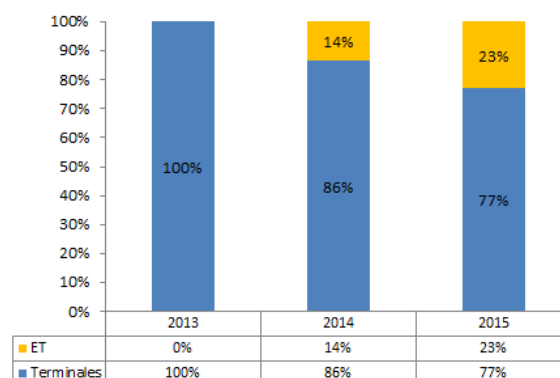
²² El porcentaje mayor a 100% en el caso del trigo se debe a que se realiza la comparación, en un año calendario, de los datos de exportaciones de Paraguay versus los datos de embarques en Uruguay, por lo que para productos con tonelajes relativamente menores incide mayormente el efecto del desfase temporal entre los registros en cada país, por el tiempo de transporte a través de la Hidrovía y el tiempo de almacenamiento de las mercaderías en las terminales de Nueva Palmira.

Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira y ET

Toneladas, Inalóg a partir de ANP, Terminales y datos aduaneros

**Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira y ET**

% s/Toneladas, Inalóg a partir de ANP, Terminales y datos aduaneros

**Exportaciones paraguayas en Montevideo**

Se presenta a continuación la información sobre descargas (un movimiento) en el puerto de Montevideo de los contenedores llenos y vacíos asociados al comercio exterior paraguayo, no incluyendo en esta oportunidad la información de mercadería en bodega (carga general y granel).

En 2013 las descargas en el Puerto de Montevideo de contenedores procedentes de Paraguay totalizaron 39.538 TEUS, siendo 12.680 TEUS vacíos, mientras que los llenos (26.858 TEUS) sumaron 428.310 toneladas de carga de exportación paraguaya, prácticamente toda correspondiente a operativa Hub (transbordos con destino a otros países, que implica una carga posterior de esos contenedores), lo que significó una participación del 5% en términos de peso en el total de las exportaciones paraguayas a través de la Hidrovía.

Ya en 2015, las descargas en el Puerto de Montevideo de contenedores procedentes de Paraguay totalizaron 88.712 TEUS (variación a.a. 50%), siendo 33.721 TEUS vacíos (a.a. 63%), mientras que los llenos (54.961 TEUS, a.a. 43%) sumaron 908.761 toneladas de carga de exportación paraguaya (a.a. 46%), prácticamente toda correspondiente a operativa Hub (transbordos con destino a otros países), lo que significó una participación del 9% en términos de peso en el total de las exportaciones paraguayas a través de la Hidrovía.

**Exportaciones paraguayas en HPP (PY HPP) - descargas
contenerizadas del Puerto de Montevideo**

	2013		2014		2015	
	TEUS	Ton brutas	TEUS	Ton brutas	TEUS	Ton brutas
Comex	56	1.119	172	3.271	30	596
Hub	26.802	428.310	50.992	820.618	54.961	908.761
Vacíos	12.680	n/a	26.330	n/a	33.721	n/a
Total (1)	39.538	429.429	77.494	823.889	88.712	909.357
Total PY HPP (2)	s/d	9.015.654	s/d	8.393.866	s/d	10.490.069
% MVD Cont. (1/2)	n/a	5%	n/a	10%	n/a	9%

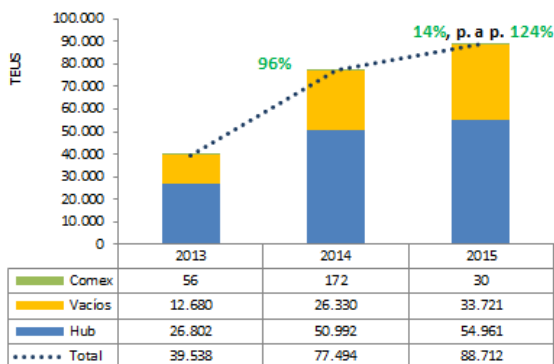
Comex - importaciones uruguayas. Hub - transbordos destino no uruguayo

Fuente: cruce de datos Inalóg a partir de sistemas aduaneros, ANP, y CENNAVE

Exportaciones paraguayas contenerizadas

Montevideo

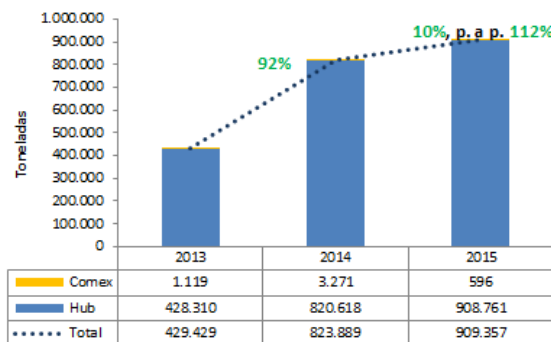
TEUS, Inalóg a partir de CENNAVE



Exportaciones paraguayas contenerizadas

Montevideo

Toneladas, Inalóg a partir de CENNAVE



4. Los países de destino

Con el objetivo de identificar el conjunto principal de veinte países de destino, se consideró el valor promedio de los últimos tres años de las exportaciones argentinas, paraguayas (sin energía eléctrica), uruguayas y de los estados brasileños de interés (Río Grande del Sur, Santa Catarina, Paraná y San Pablo), detalladas según destino. El orden de los destinos corresponde a la sumatoria de las exportaciones de la región de interés a cada destino; conjuntamente, se informa el orden en el ranking que cada destino tiene en las exportaciones del país de origen (siempre que se encuentre entre los primeros veinte) y el porcentaje que representa.

Principales destinos de exportaciones de la región de interés (s, 1)										
Para cada país de origen: posición en el ranking y porcentaje del total exportado promedio USD MM 2013, 2014, 2015										
Destino	Origen	Ranking	Porc.	Valor Prom.	Destino	Origen	Ranking	Porc.	Valor Prom.	
China	Argentina	2	8%	5.049	Paraguay	Argentina	16	2%	1.189	
	Brasil (s)	1	12%	11.976		Brasil (s)	8	3%	2.454	
	Uruguay	2	14%	1.190		Uruguay	11	2%	135	
Brasil	Argentina	1	20%	13.304	Uruguay	Argentina	11	2%	1.513	
	Paraguay	1	16%	1.091		Brasil (s)	13	2%	1.801	
	Uruguay	1	17%	1.485		Paraguay	10	3%	177	
Estados Unidos	Argentina	3	6%	3.822	México	Brasil (s)	5	3%	2.582	
	Brasil (s)	2	12%	11.119		Paraguay	11	2%	170	
	Paraguay	9	3%	198		Uruguay	8	2%	199	
Argentina	Uruguay	4	5%	430	Perú	Argentina	18	2%	1.087	
	Brasil (s)	3	11%	10.168		Brasil (s)	17	2%	1.485	
	Paraguay	8	3%	219		Paraguay	12	2%	162	
Países Bajos	Uruguay	3	5%	440	Rusia	Uruguay	15	1%	119	
	Argentina	9	2%	1.564		Brasil (s)	19	1%	1.400	
	Brasil (s)	4	5%	4.700		Paraguay	2	13%	914	
Chile	Paraguay	7	3%	219	Colombia	Uruguay	7	3%	223	
	Uruguay	9	2%	192		Argentina	20	1%	928	
	Argentina	4	4%	3.004		Brasil (s)	15	2%	1.552	
Alemania	Brasil (s)	9	2%	2.361	Bélgica	Brasil (s)	10	2%	2.081	
	Paraguay	3	9%	598		España	Argentina	8	2%	1.572
	Uruguay	14	1%	124			Paraguay	15	2%	153
Venezuela	Argentina	13	2%	1.506	Japón		Uruguay	17	1%	98
	Brasil (s)	6	3%	2.481		Brasil (s)	12	2%	1.808	
	Paraguay	5	3%	242		India	Argentina	6	2%	1.634
Uruguay	6	3%	288	Paraguay	13		2%	161		
Arabia S.	Argentina	5	3%	1.837	Canadá	Argentina	10	2%	1.552	
	Brasil (s)	11	2%	2.072		Uruguay	19	1%	98	
	Uruguay	5	4%	353	Brasil	14	2%	1.630		

Fuente: procesamiento Inalóg de bases de datos de BCU, DNA, BCP, Indec y MDIC

Referencias - (s) / Brasil (s): selección de estados de interés. (1) No considera exportaciones paraguayas de energía

4.4 La demanda de servicios logísticos por importaciones

De manera análoga al punto anterior, se presentan seguidamente datos estadísticos seleccionados sobre importaciones regionales de interés. La aclaración sobre el enfoque puesto primero en la actividad del Hub Logístico uruguayo y el más reciente análisis de las cadenas de exportación, explica que por el momento no se presenten datos sobre el detalle de las importaciones de nuestro país.

1. Importaciones de la región a través del Hub Logístico uruguayo

Los registros disponibles de los DUA-T constituyen una de las principales fuentes de datos para el análisis del Hub Logístico uruguayo. Si bien no está incluida una parte importante de la operativa (la intraportuaria, en que la mercadería no ingresa al territorio aduanero), el grado de detalle del registro de los tránsitos aduaneros favorece el análisis²³.

La información de los DUA-T representa diferentes operativas, siendo las más comunes:

- Actividad propiamente de Centro de Distribución Regional (incluyendo los Depósitos Fiscales Únicos destinados a la actividad de los Free Shops)
- Importaciones realizadas mediante depósitos extraportuarios y de zonas francas
- Actividad de construcción y operación de pasteras (UPM, Montes del Plata)
- Mercadería de origen extranjero o nacional con destino ZF
- Mercadería con origen ZF con destino al extranjero

La presente sección se enfoca en el primer grupo, es decir, en las mercaderías (productos definidos según NCM a cuatro dígitos) con origen extranjero que utilizan a nuestro país como CDR.

No se incluyó en ese grupo la operación puntual de traslado de fertilizantes con destino Paraguay entre las terminales en zona franca de Nueva Palmira y el Muelle Oficial de esa localidad (prácticamente se trata de operativa intraportuaria, pero realiza tránsito aduanero por encontrarse bajo distinto régimen). Con un valor relativo menor a otros productos, en 2015 esta operativa fue de prácticamente 67.000 toneladas (significativamente superior a años anteriores), lo que alteraría las conclusiones que se pueden extraer de la información finalmente presentada a continuación.

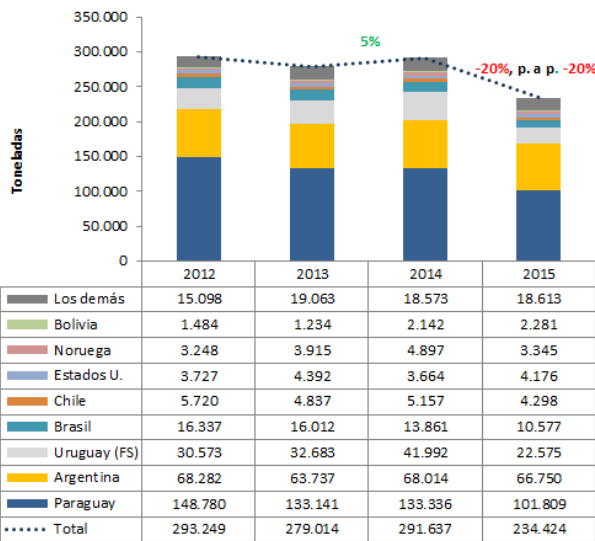
Se pudo observar de este modo²⁴ un significativo descenso en 2015 de esta operativa de tránsitos, tanto en términos de peso (-20%, p. a p. frente a 2012 también -20%), como en valor (-15%, p. a p. frente a 2012: -10%).

²³ Para la operativa intraportuaria se debe tener presente que la información disponible de los manifiestos de carga marítimos y aéreos no incluye en forma sistemática y homogénea la clasificación de productos según NCM.

²⁴ Fuente: procesamiento Inalóg de datos aduaneros.

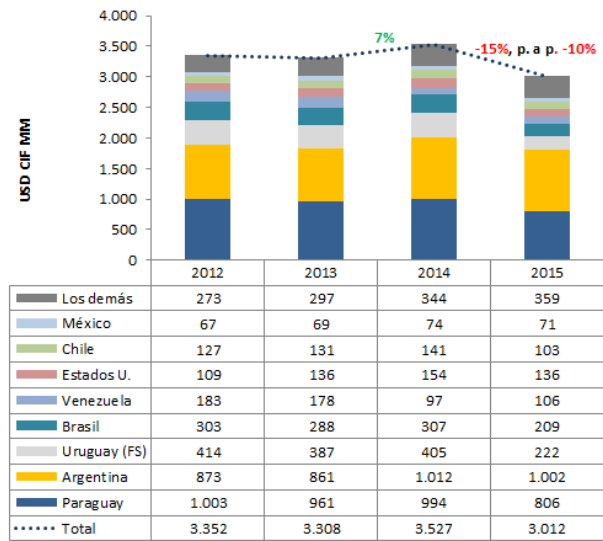
DUA-T CDR: países de destino

Toneladas, procesamiento Inalog de base de datos aduaneros



DUA-T CDR: países de destino

USD CIF MM, procesamiento Inalog de base de datos aduaneros



Las razones que explican la reducción del flujo correspondiente a los principales destinos deben buscarse en un análisis posterior que incorpore otras variables (no incluido en este informe), más allá de lo que se puede observar a partir de los movimientos de las cargas.

DUA-T CDR: principales destinos, variaciones % en 2015 vs. 2014

País destino	CIF MM	Toneladas
Paraguay	-19%	-24%
Argentina	-1%	-2%
Uruguay (FS)	-45%	-46%
Brasil	-32%	-24%

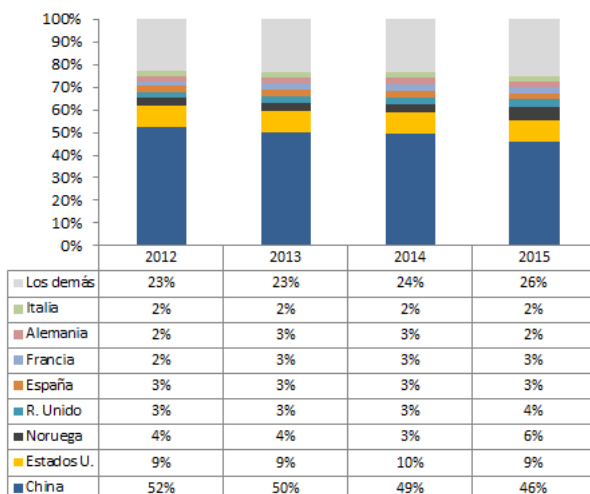
Fuente: proc. Inalog de datos aduaneros

Sin perjuicio de lo anterior, el descenso de los tránsitos (DUA-T) a Paraguay refleja un cambio de alternativa de cadenas logísticas, análisis sobre el que se profundiza más adelante en este informe.

En cuanto a los orígenes principales de estas importaciones se destaca la alta concentración de China, que se ha reducido levemente en los últimos dos años.

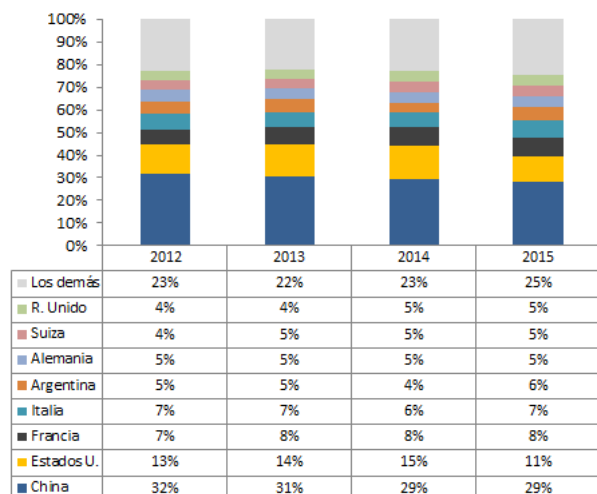
DUA-T CDR: países de origen

Participación en toneladas, proc. Inalog de datos aduaneros



DUA-T CDR: países de origen

Participación en USD CIF, proc. Inalog de datos aduaneros



El detalle presentado a continuación permite observar la participación de las plataformas de salida de la mercadería del territorio aduanero (fin del tránsito), y para cada una de ellas, la participación de las plataformas de las cuales recibe las cargas (inicio del tránsito), de modo de analizar la complementariedad desde el punto de vista de cadenas logísticas.

A modo de referencia, si bien la plataforma Aeropuerto tiene una participación relativa menor en la salida de las mercaderías del territorio aduanero en términos de peso (1,4%), su participación en términos de valor es significativamente mayor (24%), tratándose casi en su totalidad de productos que recibe desde zonas francas.

Participación de plataformas: DUA-T CDR 2015

Mayúsculas: fin del tránsito (salida del territorio aduanero)

Minúsculas: inicio del tránsito (plataforma anterior)

Plataformas	% USD CIF MM	% Toneladas brutas
AEROPUERTO	24,2%	1,4%
Aeropuerto	0,3%	0,0%
Puerto	1,5%	5,4%
Zona Franca	98,0%	94,0%
Dep. Extraport.	0,1%	0,4%
Paso de fr.	0,1%	0,2%
DEP FISCAL UNICO	7,1%	9,3%
Aeropuerto	2,1%	0,4%
Puerto	17,6%	30,8%
Zona Franca	79,6%	67,8%
Paso de fr.	0,7%	1,0%
PASO FRONTERA	48,1%	70,1%
Aeropuerto	0,4%	0,0%
Puerto	75,3%	80,1%
Zona Franca	21,0%	14,9%
Dep. Extraport.	3,3%	5,0%
PUERTO	20,5%	19,1%
Aeropuerto	0,5%	0,2%
Puerto	5,4%	8,9%
Zona Franca	85,7%	53,1%
Dep. Extraport.	6,5%	32,5%
Paso de fr.	1,9%	5,3%
Total general	100,0%	100,0%

Fuente: procesamiento Inalog de datos aduaneros

2. El cambio de alternativa de la carga paraguaya contenerizada

Con el crecimiento del modo fluvial, dado el mayor uso del puerto de Montevideo por parte de las exportaciones y las importaciones paraguayas en contenedores, resultó en contrapartida un descenso del modo carretero con destino a ese país, registrado en los DUA-T.

Por un lado, en 2015 la carga (un movimiento) de contenedores en transbordo con destino Paraguay aumentó 44% en ambas variables, alcanzando 72.347 TEUS y 759.517 toneladas.

Puerto de Montevideo - Transbordo de contenedores llenos Hub, destino Paraguay

Variable	2014	2015	Var. %
TEUS	50.247	72.347	44%
Toneladas	528.990	759.517	44%

Fuente: CENNAVE

Por otra parte, el descenso de 24% en las toneladas de los DUA-T con destino Paraguay se debió fundamentalmente a la cadena que tiene mayor participación (88% en 2015), es decir, los contenedores descargados en el puerto de Montevideo (plataforma de inicio) que posteriormente son transportados en camión hacia su destino final a través del paso de frontera de Salto (plataforma de fin), sujeta a una reducción de 27%.

Participación de plataformas: DUA-T CDR destino Paraguay, Toneladas

Mayúsculas: fin del tránsito (salida del territorio aduanero)

Minúsculas: inicio del tránsito (plataforma anterior)

Plataforma inicio	2014	2015	Var. %	Explicación Var. Total
Aeropuerto	4	6	52%	0%
Dep. Extraport.	5.509	7.229	31%	1%
Puerto	124.016	91.430	-26%	-24%
Zona Franca	3.808	3.145	-17%	0%
Total	133.336	101.809	-24%	-24%

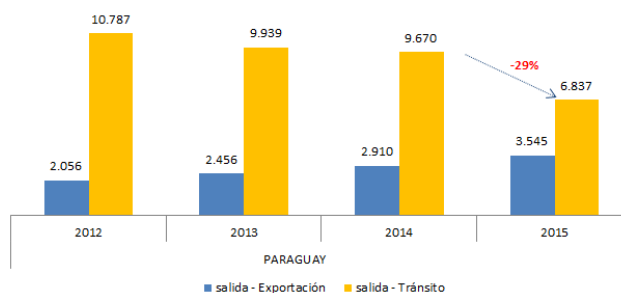
Plataforma inicio	Plataforma fin	2014	2015	Var. %	Explicación Var. Total
Puerto de Montevideo	PASO FRONTERA SALTO	122.554	89.265	-27%	-25%
Total		133.336	101.809		
Participación		92%	88%		

Fuente: procesamiento Inalog de datos aduaneros

De manera análoga, se observa una caída similar (-29%) en el indicador que mide el cruce de camiones en régimen de tránsito por pasos de frontera, con destino a Paraguay.

Cruce de camiones por paso de frontera

Cantidad de No. de MIC como proxy de la cantidad de camiones, proc. Inalog de datos aduaneros



Como se adelantara, el descenso de los tránsitos (DUA-T) a Paraguay responde más, en principio, a un cambio de alternativa de cadenas logísticas que a una reversión de las condiciones del mercado de destino.

3. El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos)

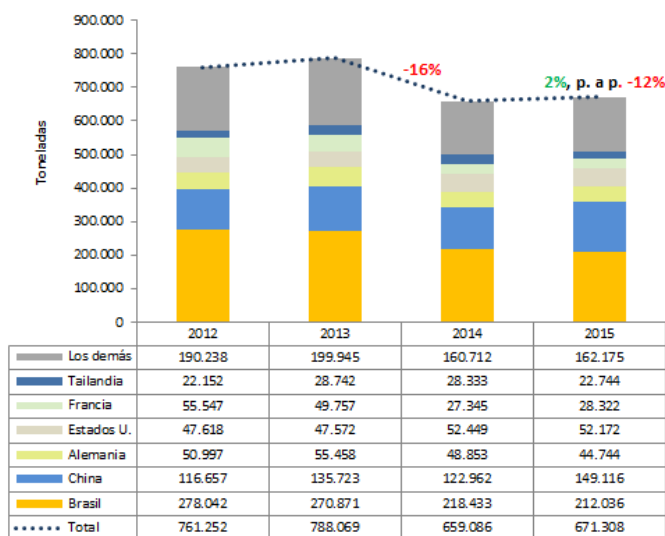
Seguidamente se analiza la evolución del total de las importaciones argentinas (independientemente de su procedencia o cadena logística) correspondientes a los 30 productos (NCM a cuatro dígitos) que figuran en los primeros puestos de los registros de DUA-T uruguayos destinados a ese país.

Sin escapar al contexto general del comercio exterior argentino, las importaciones de estos productos se redujeron significativamente en peso y valor en 2014 (-16% y -12%, respectivamente), recuperándose sólo 2% en términos de peso en 2015, quedando el último año, comparado p. a p. con 2012, 12% por debajo en toneladas y 10% por debajo en valor.

Se debe tener presente que el principal origen de estos productos es Brasil, seguido por países fuera de la región, fundamentalmente China.

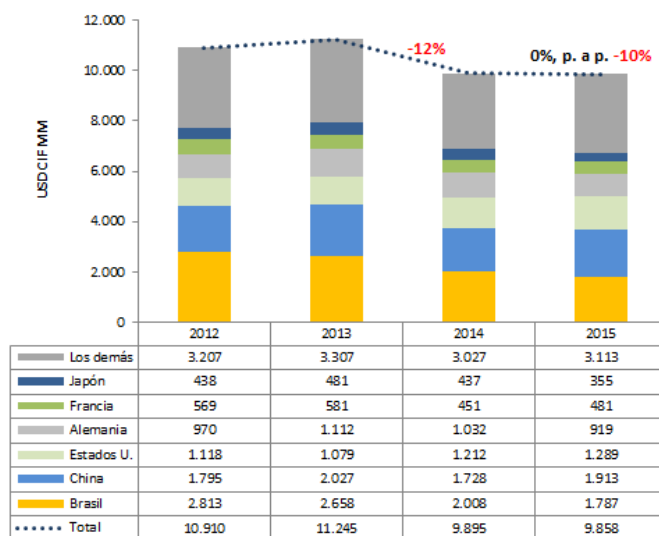
Importaciones argentinas seleccionadas

Toneladas, procesamiento Inalog de datos aduaneros e Indec



Importaciones argentinas seleccionadas

USD CIF MM, procesamiento Inalog de datos aduaneros e Indec

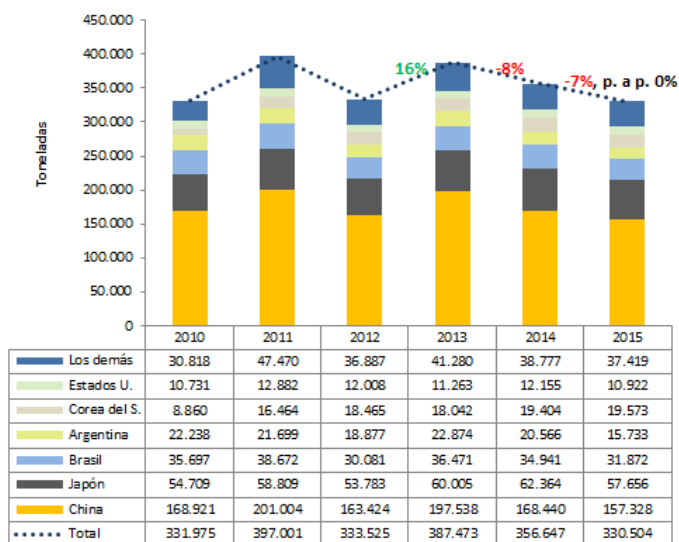


4. El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)

Realizando el mismo ejercicio para las importaciones paraguayas, se observa que si bien en 2013 se procesó una recuperación frente a la caída del año previo, en 2014 se inicia nuevamente una fase descendente, llevando a que en 2015 las toneladas se hayan encontrado al mismo nivel de 2010 mientras que el valor de las compras al exterior lo hiciera 28% por debajo.

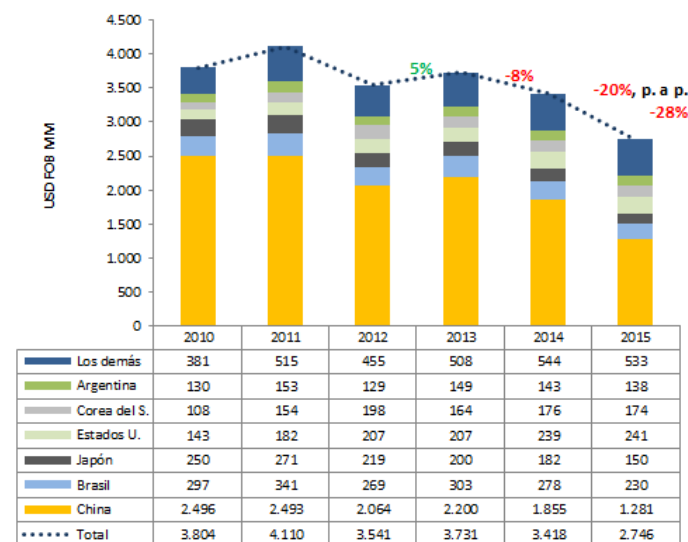
Importaciones paraguayas seleccionadas

Toneladas, procesamiento Inalog de datos aduaneros y BCP



Importaciones paraguayas seleccionadas

USD FOB MM, procesamiento Inalog de datos aduaneros y BCP



5 EL SECTOR EN CIFRAS

La información presentada a continuación constituye un resumen acumulado de los últimos tres años, sobre los que se han presentados datos estadísticos en el boletín del Newsletter mensual del INALOG.

Se agregan, a modo de complemento, datos referidos a la competitividad del puerto de Montevideo.

5.1 PUERTO

5.1.1 Puerto de Montevideo²⁵

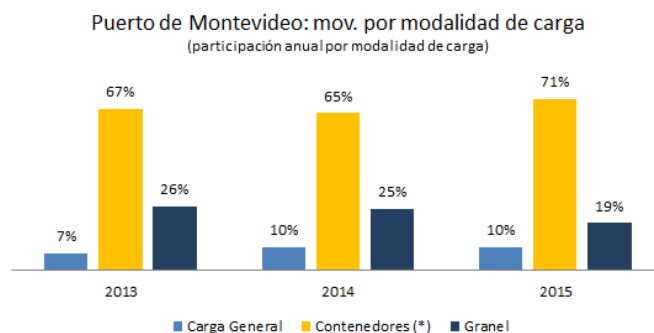
El movimiento total de mercaderías -carga y descarga- del puerto de Montevideo, medido por su peso en toneladas, descendió 2% en 2015, al compararlo con el de 2014. Los movimientos de mercadería contenerizada presentaron un aumento de 7%; por el contrario, los de carga general y granel disminuyeron 1% y 25% respectivamente.

Movimiento por modalidad de carga - Puerto de Montevideo

Datos	2013			2014			2015			Var %'15-'14		
	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Carga General - toneladas	383.380	363.420	746.800	460.533	565.844	1.026.377	355.880	662.849	1.018.729	-23%	17%	-1%
Contenedores (*) - toneladas	3.967.247	3.078.357	7.045.604	4.076.247	2.875.152	6.951.399	4.388.849	3.078.745	7.467.594	8%	7%	7%
Granel - toneladas	1.904.676	879.652	2.784.328	1.728.469	991.900	2.720.369	1.385.364	663.274	2.048.638	-20%	-33%	-25%
Total - toneladas	6.255.303	4.321.429	10.576.732	6.265.249	4.432.896	10.698.145	6.130.093	4.404.868	10.534.961	-2%	-1%	-2%

(*) No incluye el peso del contenedor

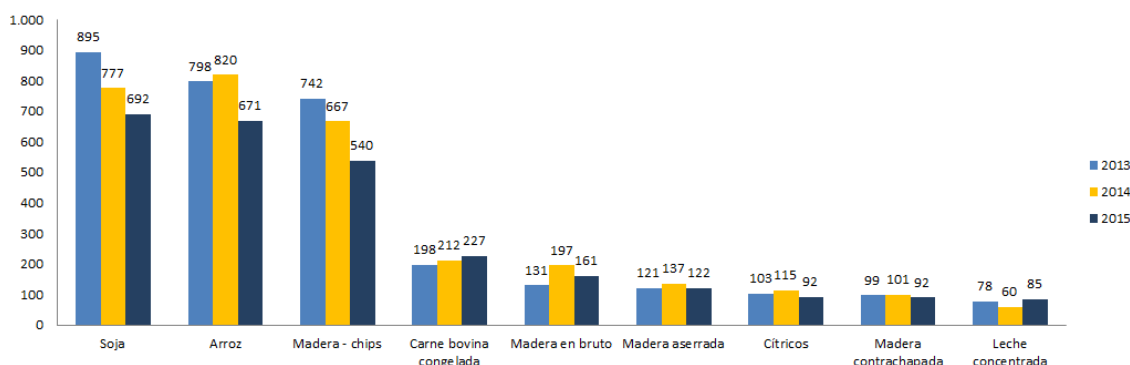
En promedio entre 2013 y 2015, el 9 % de los movimientos correspondieron a carga general, el 67% a mercadería contenerizada, y el 24 % restante a carga a granel.



Con el objetivo de conocer en mayor detalle la evolución de las cargas por exportaciones de nuestro país, se analizan a continuación los datos de los DUA correspondientes a esas operaciones. Se destaca en el 2015 el aumento interanual en términos de peso (miles de toneladas) de las solicitudes de exportación de carne bovina congelada (7%) y leche concentrada (41%). En sentido inverso, hubo un descenso de las solicitudes de exportación de soja (-11%), arroz (-18%), cítricos (-20%), y madera (disminución de chips, bruto, aserrada y contrachapada, totalizando una caída de 17%).

²⁵ La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial) y CENNAVE (Área de Estadísticas).

Solicitudes de exportación - Puerto de Montevideo
Selección de mercaderías - Miles de Toneladas



El movimiento total de contenedores medido en miles de TEUS, sumando llenos y vacíos, aumentó 5% (Llenos 5% y vacíos 3%). En la consideración de los mercados de origen y destino, el movimiento de contenedores relativo al comercio exterior de bienes uruguayos tuvo un aumento del 3% y el movimiento de contenedores del Hub - Uruguay como centro de distribución regional- aumentó 7% (Llenos 9%, vacíos 0%).

Movimiento de contenedores: Llenos y vacíos - Puerto de Montevideo

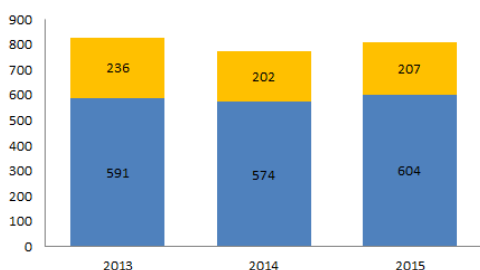
Datos	2013			2014			2015			Var % '15-'14		
	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Llenos - miles de TEUS	280	311	591	285	290	574	307	297	604	8%	3%	5%
Vacios - miles de TEUS	131	105	236	100	102	202	98	110	207	-3%	8%	3%
Total - miles de TEUS	411	416	827	385	391	776	405	407	811	5%	4%	5%

Movimiento de contenedores: Comercio exterior y Hub - Puerto de Montevideo

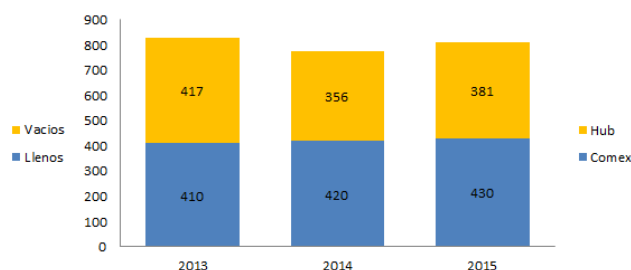
Datos	2013			2014			2015			Var % '15-'14		
	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Comex - miles de TEUS	208	202	410	224	195	420	214	216	430	-5%	11%	3%
Hub - miles de TEUS	202	215	417	160	196	356	190	190	381	19%	-3%	7%
Total - miles de TEUS	411	416	827	385	391	776	405	407	811	5%	4%	5%

Comex - contenedores llenos y vacíos por exportaciones e importaciones
Hub - contenedores llenos y vacíos por tránsitos, transbordos y reembarcos

Puerto de Montevideo: mov.contenedores (miles de TEUS)



Puerto de Montevideo: mov.contenedores (miles de TEUS)

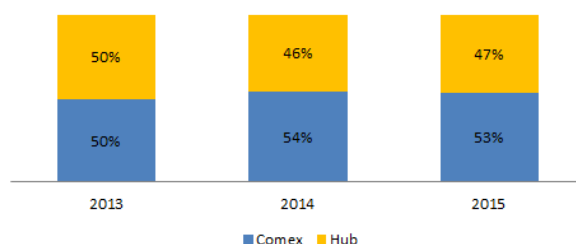


Movimiento de contenedores: Hub - Puerto de Montevideo

Datos	2013	2014	2015
Llenos - miles de TEUS	311	286	311
Vacios - miles de TEUS	106	70	70
Total Hub	417	356	381

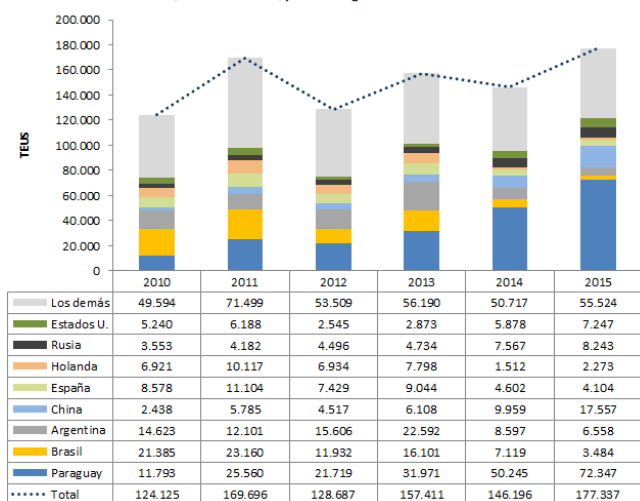
Medido en TEUS, el movimiento de contenedores del Hub representó en 2015 el 47% de los movimientos de contenedores del Puerto de Montevideo, aumentando su participación al compararla con la del 2014.

Puerto de Montevideo: mov.contenedores
(participación anual Comex/Hub)

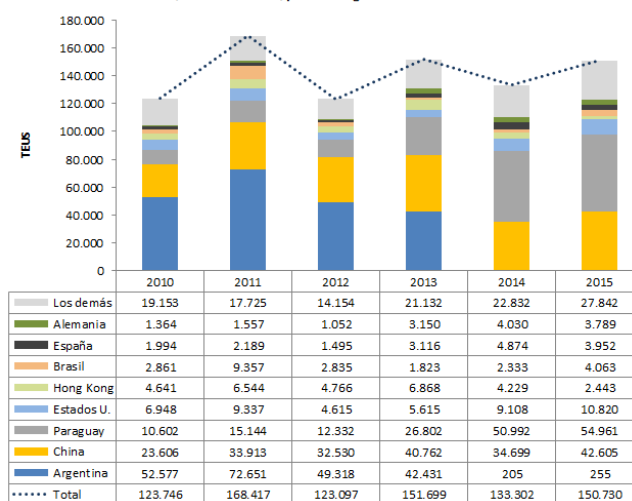


Los datos disponibles sobre orígenes y destinos de la operativa de contenedores llenos del Hub aportados por CENNAVE permiten avanzar en el análisis²⁶. Se destaca entre las variaciones el crecimiento de Paraguay y China (como destino y como origen, a pesar de la reducción del origen del país asiático en 2014), como contrapartida a la reducción de Argentina (en ambos sentidos) y Brasil (como destino).

Carga de contenedores del Hub: países de destino
TEUS, un movimiento, proc. Inalóg de datos de CENNAVE



Descarga de contenedores del Hub: países de origen
TEUS, un movimiento, proc. Inalóg de datos de CENNAVE



Resulta de interés contar con datos que aporten al análisis de la competitividad de la operativa de contenedores del puerto de Montevideo, tanto a nivel de tendencias mundiales como regionales.

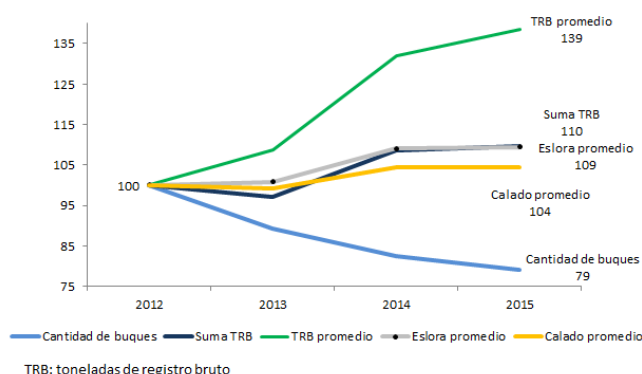
A partir de la información de arribos de buques portacontenedores difundida por ANP²⁷, se presenta seguidamente la evolución de los índices de las variables de referencia con base en 2012. Las variaciones más significativas se observan en la cantidad de buques arribados, que se redujo, con la contrapartida del aumento de la capacidad promedio de esos buques (medida por su Tonelaje de Registro Bruto, o TRB).

²⁶ Existen diferencias poco significativas con los datos totales publicados por ANP (ver: movimiento de contenedores Hub – Llenos).

²⁷ Ver: http://www.anp.com.uy/inicio/institucional/cifras/montevideo/estadisticas/buques/montevideo_arribos_categoria/2015/

Montevideo, arribo de buques por categoría: contenedores

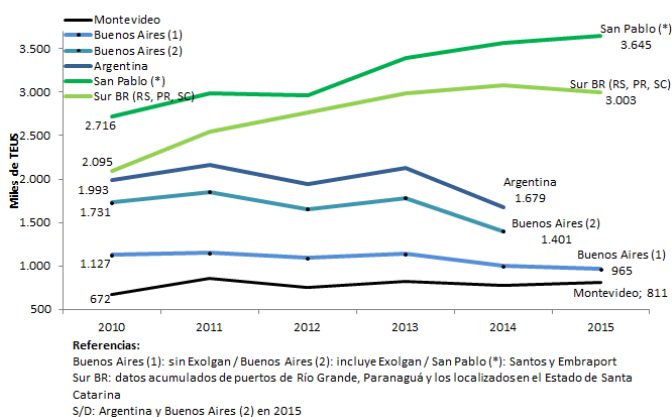
Índices de variables (2012=100), proc. Inalog de datos de ANP



En la comparación con otros puertos de la región, por un lado las operaciones de Buenos Aires (incluyendo Exolgan) y el total de Argentina cayeron en 2014 (último dato disponible) por debajo de los niveles de 2010, como también sucedió con las terminales de Buenos Aires (sin Exolgan) incluso en 2015. Por otro, los puertos de San Pablo y del Sur de Brasil han crecido en actividad en los últimos años, a pesar de la caída de los de Santa Catarina en 2015.

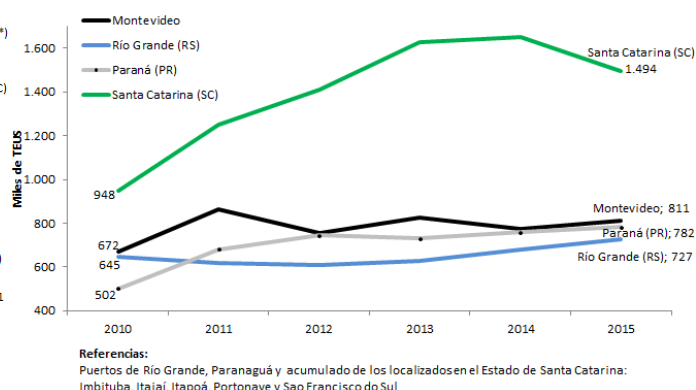
Movimiento de contenedores por sub-región

Miles de TEUS, proc. Inalog de datos de AGPSE, ANP, ANTAQ y CEPAL



Movimiento de contenedores por sub-región

Miles de TEUS, proc. Inalog de datos de AGPSE, ANP, ANTAQ y CEPAL



En el estado de Paraná, el puerto de Paranaguá mostró un significativo aumento en 2011 y 2012, una leve caída en 2013 (-2%) y creció consecutivamente en 2014 (4%) y 2015 (3%). De este modo logró un p. a p. frente a 2010 de 56%.

Luego de dos años de caídas consecutivas (2011: -6%; 2012: -1%), el Puerto de Río Grande tuvo una leve recuperación en 2013 (2%) para luego crecer a tasas de 8% y 7% en 2014 y 2015, respectivamente, coincidentemente con la vigencia de la resolución 1108/2013. La variación p. a p. frente a 2010 fue de 13%.

El análisis detallado de la operativa de ese puerto en 2015²⁸ permite observar que se descargaron en régimen de transbordo 40.660 TEUS provenientes de Argentina (95% de ellos llenos) y 7.450 TEUS provenientes de Uruguay (llenos, 98%)²⁹; lo anterior

²⁸ Fuente: procesamiento Inalog de base de datos de ANTAQ

²⁹ No se registraron procedentes de Bolivia ni Paraguay

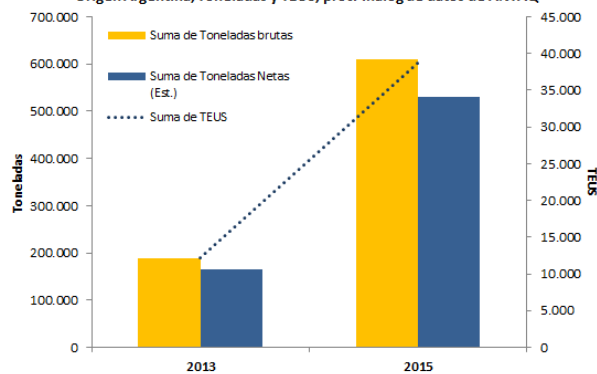
supone un total de 96.220 movimientos (TEUS), es decir, el 13% de los movimientos totales de Río Grande en 2015. La descarga de contenedores llenos en régimen de transbordo provenientes de Argentina en 2015 fue 218% mayor a la de 2013 (crecimiento a.a. de 78%), con crecimientos similares en el peso en toneladas brutas y en toneladas netas de mercadería (estimadas mediante la depuración del peso promedio del contenedor vacío).

Puerto de Río Grande: descarga de contenedores de transbordo (un movimiento), origen Argentina y Uruguay
Años 2013 y 2015, variación % y variación a. a. %

Origen	2013			2015			Variación % 2015 vs. 2013			Variación a. a. %		
	TEUS	Toneladas brutas	Toneladas Netas (Est.)	TEUS	Toneladas brutas	Toneladas Netas (Est.)	TEUS	Toneladas brutas	Toneladas Netas (Est.)	TEUS	Toneladas brutas	Toneladas Netas (Est.)
Argentina	15.571	195.996	164.222	40.660	613.364	530.501	161%	213%	223%	62%	77%	80%
Llenos	12.173	189.062	164.222	38.726	609.422	530.501	218%	222%	223%	78%	80%	80%
Vacíos	3.398	6.934	0	1.934	3.941	0	-43%	-43%	n/a	-25%	-25%	n/a
Uruguay	7.197	140.644	124.451	7.450	159.253	143.918	4%	13%	16%	2%	6%	8%
Llenos	7.189	140.626	124.451	7.312	158.969	143.918	2%	13%	16%	1%	6%	8%
Vacíos	8	18	0	138	284	0	1625%	1478%	n/a	315%	297%	n/a
Total	22.768	336.640	288.673	48.110	772.617	674.419	111%	130%	134%	45%	51%	53%

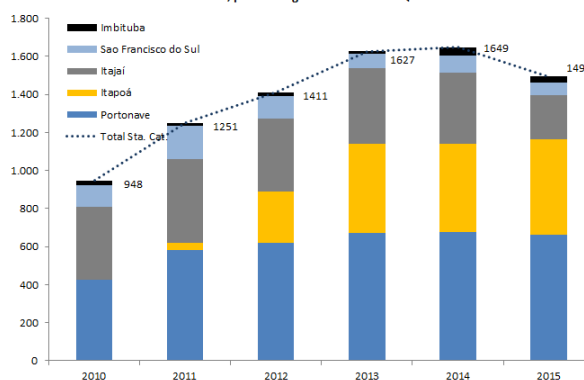
Fuente: procesamiento Inalog de base de datos de ANTAQ

Río Grande, descarga de contenedores en transbordo
Origen Argentina, Toneladas y TEUS, proc. Inalog de datos de ANTAQ



Por otra parte, marcado por el fuerte aumento de los movimientos de Portonave en 2011 y la entrada en operación de Itapoá durante todo 2012, el acumulado de los puertos de Santa Catarina tuvo un importante crecimiento hasta prácticamente estancarse en 2014 (1%) y caer en 2015 (-9%). El pasado año solamente Itapoá registró crecimiento (8%, luego permanecer estable en 2014), mientras que todas las demás terminales sufrieron descensos, siendo Itajaí la más perjudicada (-37%). De todos modos, el Estado ha logrado totalizar, en 2015, movimientos 58% superiores a los de 2010.

Movimiento de contenedores: Puertos de Santa Catarina
TEUS, proc. Inalog de datos de ANTAQ



5.1.2 Puerto de Nueva Palmira (Terminales y Zonas de Transferencia)³⁰

Los datos presentados seguidamente corresponden a los embarques de carga (un movimiento). Debido a que por el momento no es posible, desde el punto de vista estadístico, identificar las operaciones de carga buque a buque (transbordo directo, considerado como un único movimiento en vez de dos), no se presentan datos de movimientos (carga y descarga).

Por lo anterior, los datos de los cuadros y gráficas de esta sección no incluyen las descargas por importaciones uruguayas en Nueva Palmira, que en 2015 totalizaron aproximadamente 500.000 toneladas³¹.

Comparados con los del año anterior, en 2015 los embarques de carga (un movimiento) realizados en las terminales y zona de transferencia del Puerto de Nueva Palmira, medidos por su peso en toneladas, aumentaron 5%. Las cargas de exportaciones uruguayas (Comex) mostraron una disminución de 11%, mientras que las de mercaderías de transbordo con origen no uruguayo (Hub) mostraron un aumento de 29%.

Carga de mercaderías (un movimiento) - Puerto de Nueva Palmira

Toneladas	2013	2014	2015	Var % '15-'14	Part % 2013	Part % 2014	Part % 2015
Comex	4.892.760	4.736.265	4.203.786	-11%	59%	59%	50%
Soja	2.565.332	2.366.105	2.325.584	-2%	31%	30%	28%
Celulosa	1.124.464	1.209.173	1.141.321	-6%	14%	15%	14%
Trigo	609.801	878.774	559.891	-36%	7%	11%	7%
Cebada	97.624	72.594	69.108	-5%	1%	1%	1%
Malta	131.325	132.600	66.114	-50%	2%	2%	1%
Fertilizantes	58.119	19.571	31.515	61%	1%	0%	0%
Cemento, clinker			7.026	n/a	0%	0%	0%
Citrus		2.269	3.176	40%	0%	0%	0%
Otros varios		38	51	34%	0%	0%	0%
Combustible	30.091	18.855		-100%	0%	0%	0%
Arroz	4.343			n/a	0%	0%	0%
Maíz	271.661	36.286		-100%	3%	0%	0%
Hub	3.434.831	3.269.949	4.212.567	29%	41%	41%	50%
Maíz	719.377	502.437	1.434.226	185%	9%	6%	17%
Soja	1.462.413	1.256.609	1.315.432	5%	18%	16%	16%
Harina de soja	588.592	704.924	614.654	-13%	7%	9%	7%
Fertilizantes	171.452	119.533	278.044	133%	2%	1%	3%
Cemento, clinker	260.522	351.096	167.921	-52%	3%	4%	2%
Trigo	81.456	27.361	150.541	450%	1%	0%	2%
Harina de soja ZT(*)			75.717	n/a	0%	0%	1%
Maíz ZT(*)			52.294	n/a	0%	0%	1%
Otros varios	38.861	55.403	32.248	-42%	0%	1%	0%
Soja ZT(*)			31.643	n/a	0%	0%	0%
Coque			30.462	n/a	0%	0%	0%
Carbón		5.007	15.771	215%	0%	0%	0%
Pellets de soja	86.843	48.565	6.723	-86%	1%	1%	0%
Canola			6.639	n/a	0%	0%	0%
Vehículos	12.803	4.275	250	-94%	0%	0%	0%
Mineral de hierro		194.739		-100%	0%	2%	0%
Arroz	12.512			n/a	0%	0%	0%
Total general	8.327.591	8.006.215	8.416.353	5%	100%	100%	100%

(*) Zonas de transferencia

En la comparación interanual, las cargas Comex de fertilizantes presentaron un aumento de 61%, las de citrus 40% y las de otros varios 34%. En sentido opuesto, las cargas de soja disminuyeron 2%, las de celulosa 6%, las de trigo 36%, cebada 5%, y las de malta 50%, sin haberse registrado en 2015 operaciones de maíz ni combustible.

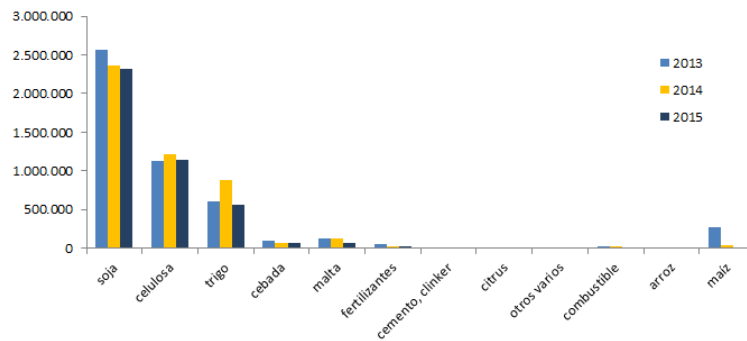
En el detalle de las cargas Hub, en los muelles de las terminales crecieron las de maíz (185%), soja (5%), fertilizantes (133%), trigo (450%) y carbón térmico (215%), registrándose también en 2015 operaciones de canola y coque (metalúrgico); además,

³⁰ La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial), CENNAVE (Área de Estadísticas), Dirección Nacional de Hidrografía y terminales de Nueva Palmira.

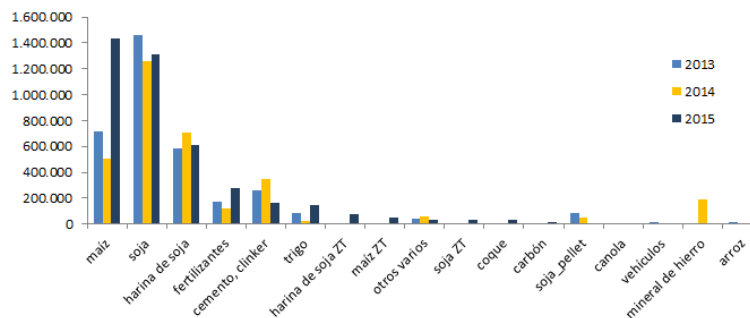
³¹ Fuente: procesamiento Inalog de datos aduaneros. Participación: 50% abonos e insumos para fertilizantes, 17% cebada, 17% pellets de soja, 10% celulosa, 5% maíz.

en la Zona de transferencia acuática correspondiente a Nueva Palmira comenzaron en abril las operaciones de harina de soja, soja, y maíz. En sentido contrario, descendieron las cargas Hub de harina de soja en terminales (-13%), cemento y clinker (-52%), otros varios (-42%), pellets de soja (-86%), y vehículos (-94%), sin haberse registrado operaciones de mineral de hierro.

Carga de mercaderías - Puerto de Nueva Palmira
Comex (exportaciones uruguayas) - Toneladas

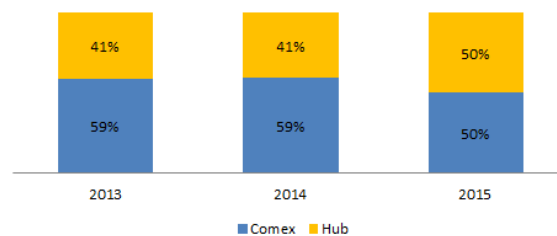


Carga de mercaderías - Puerto de Nueva Palmira
Hub (transbordos origen no uruguayo) - Toneladas



Medido por su peso en toneladas, las cargas Hub representaron en 2015 el 50% de los embarques (un movimiento) realizados en las terminales y zona de transferencia del Puerto de Nueva Palmira. Esa participación presentó un aumento frente a la observada en 2013 y 2014.

Carga de mercaderías - Puerto de Nueva Palmira
(participación anual Comex/Hub)



5.1.3 Puertos de Colonia, Fray Bentos y Paysandú

El puerto de Colonia mostró una disminución interanual de 43% en el total de movimientos de 2015 (medido por su peso en toneladas), con caídas en los regímenes del comercio exterior uruguayo (exportación e importación, 46%) y en los del Hub (en este caso, tránsitos, 29%), lo que condujo a la variación total negativa.

En el muelle del puerto de Fray Bentos se observó una caída en la descarga de madera para la producción de UPM y de material para el armado de molinos (todo ello, operativa Comex). En las Zonas de transferencia acuática el crecimiento en su operativa de carga y descarga se debió al aumento del transbordo de soja paraguaya, que contrarrestó a la disminución del mineral de hierro (operativa Hub), presentándose cargas de fertilizante a granel en mayo y diciembre de 2015.

En el puerto de Paysandú, el aumento se debió fundamentalmente a cargas de exportaciones de soja, cebada malteada y trigo, y descargas de importaciones de cebada cruda y azúcar crudo.

Movimientos por régimen aduanero - Puertos de Colonia, Fray Bentos y Paysandú

Datos	2013			2014			2015			Var %'15-'14		
	Comex	Hub	Total	Comex	Hub	Total	Comex	Hub	Total	Comex	Hub	Total
Puerto de Colonia - toneladas	42.047	10.991	53.038	47.548	11.773	59.321	25.544	8.403	33.947	-46%	-29%	-43%
Puerto de Fray Bentos (*) - toneladas	160.948		160.948	181.243		181.243	111.086		111.086	-39%	n/a	-39%
Puerto de Fray Bentos (Zonas de transferencia) - toneladas		465.597	465.597		1.573.734	1.573.734		1.907.763	1.907.763	n/a	21%	21%
Puerto de Paysandú - toneladas	139.878		139.878	144.998		144.998	181.258		181.258	25%	n/a	25%

(*) No incluye terminales de: UPM y M' bopicua, y Zonas de transferencia

Comex: suma de exportaciones, importaciones, admisión temporaria, removidos origen UY con destino a otros puertos uruguayos y tránsitos con origen/destino UY

Hub: transbordo, reembarco y tránsito con origen/destino distinto de UY

5.2 AEROPUERTO

El movimiento total de cargas de 2015 en el aeropuerto de Carrasco, medido por su peso en toneladas, aumentó un 2%, al compararlo con el de 2014.

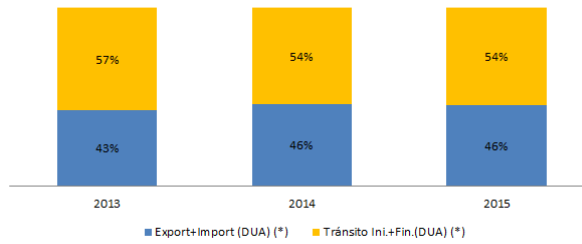
La sumatoria de solicitudes de exportaciones e importaciones, en millones de dólares, descendió 4%, y la de tránsitos iniciados y finalizados en la terminal cayó 1%.

Datos	2013	2014	2015	Var %'15-'14
Movimiento total Toneladas	30.723	30.855	31.408	2%
Export+Import (DUA) USD millones (*)	1.316	1.384	1.330	-4%
Tránsito Ini.+Fin.(DUA) USD millones (*)	1.762	1.607	1.584	-1%

(*) no incluye el movimiento intra-aeroportuario

Medido en millones de dólares, la sumatoria de los movimientos de tránsitos en la terminal representó en 2015 el 54% del movimiento total, sin tomar en cuenta el movimiento intra-aeroportuario (incluyéndolo, la participación del Hub es aún mayor). Ese porcentaje se mantuvo frente al observado en 2014.

Aeropuerto de Carrasco - mov. USD millones
(participación anual por tipo de movimiento)



(*) no incluye el movimiento intra-aeroportuario

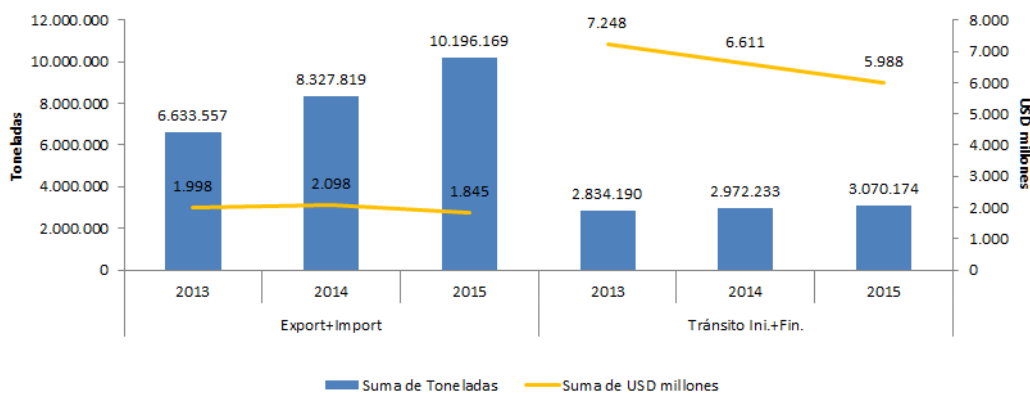
5.3 ZONAS FRANCAS

La comparación interanual para 2015 de los datos obtenidos a partir de los registros en DUA de solicitudes de exportación e importaciones (acumuladas) y de tránsitos (suma de iniciados y finalizados en cada zona), muestra descensos tanto en peso como en valor en siete zonas francas, y sendos aumentos en dos de ellas, mientras que una de ellas presentó diferentes signos en la evolución de las variables.

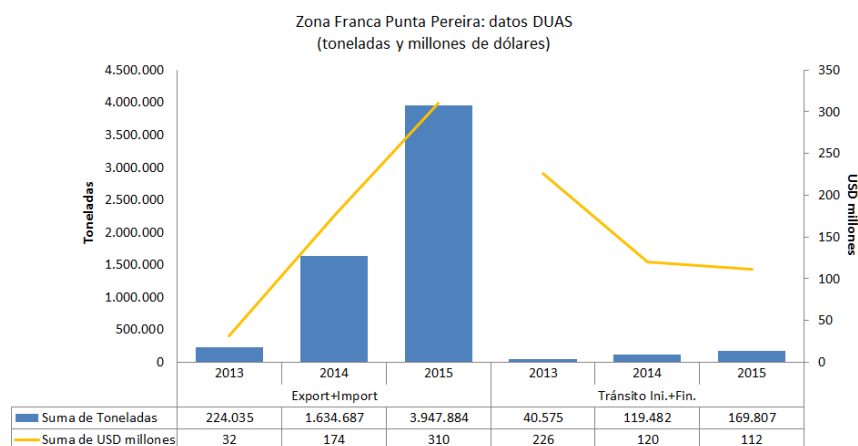
Zonas Francas: datos de DUAS

Zona Franca	2015						Var % 15-14					
	Export+Import		Tránsito Ini.+Fin.		Total		Export+Import		Tránsito Ini.+Fin.		Total	
	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones
UPM Fray Bentos	3.614.137	286	1.297.949	672	4.912.086	958	-7%	-3%	0%	-5%	-5%	-4%
Nueva Helvecia	89	0	797	40	886	40	-90%	-65%	-81%	-45%	-82%	-46%
Punta Pereira	3.947.884	310	169.807	112	4.117.690	421	142%	78%	42%	-7%	135%	43%
Colonia	4.328	25	68.404	917	72.732	942	-14%	-25%	1%	-1%	0%	-1%
Florida	8.252	82	30.675	404	38.926	486	-17%	-8%	-33%	-25%	-31%	-22%
Libertad	4.811	43	22.882	282	27.693	325	-3%	14%	-36%	-24%	-32%	-21%
Zonamérica	7.286	113	89.040	2.638	96.325	2.752	-29%	-24%	-13%	-10%	-15%	-11%
Nueva Palmira	2.579.074	911	1.379.559	687	3.958.633	1.598	-5%	-27%	7%	-2%	-1%	-18%
Parque de las Ciencias	1.147	74	4.703	211	5.850	286	10%	8%	25%	5%	22%	6%
Rivera	29.160	1	6.360	24	35.520	25	-65%	-68%	-58%	-51%	-64%	-52%

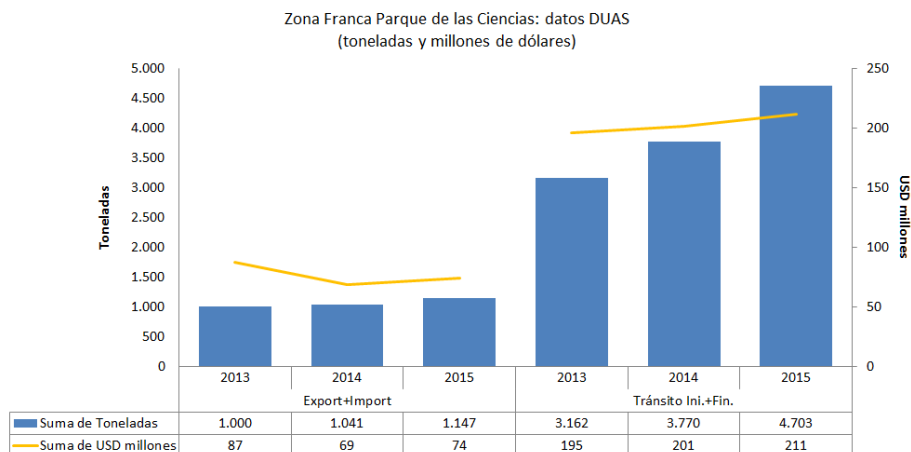
Zonas Francas: datos de DUAS
(toneladas y millones de dólares)



Se destacan entre las variaciones positivas las exportaciones a la zona franca Punta Pereira (dado el acopio de madera y otros insumos para la producción de pasta de celulosa). En términos p. a p. desde 2013, el peso de la suma de solicitudes de exportación de madera en bruto aumentó 1.519% y su valor creció en igual medida.



También se destacan las variaciones positivas de los tránsitos de partes y accesorios de maquinaria de Parque de las Ciencias. En términos de p. a. p. el peso de la suma de solicitudes de tránsitos iniciados y finalizados en la zona franca creció 48% mientras que su valor aumentó 8%.



5.4 PASOS DE FRONTERA

El movimiento anual de camiones con mercadería en 2015 por los pasos de frontera con Argentina (incluido el ferry del puerto de Colonia) cayó 6% en términos de la cantidad de vehículos y 2% en términos de peso en toneladas, al compararlo con lo sucedido en el mismo periodo de 2014.

En los pasos de frontera con Brasil se observó a una variación total negativa en términos de la cantidad de vehículos (-20%), y medido por su peso en toneladas también se produjo una disminución del 21%.

Entrada y salida de camiones por pasos de frontera y puerto de Colonia

Pasos frontera	Datos	2013			2014			2015			Var %'15-'14		
		Expo + Impo	Tránsito	Total	Expo + Impo	Tránsito	Total	Expo + Impo	Tránsito	Total	Expo + Impo	Tránsito	Total
Frontera con Argentina (inc. Colonia)	Camiones (*)	73.784	20.687	94.471	75.953	20.618	96.571	72.620	18.000	90.620	-4%	-13%	-6%
	Toneladas	1.586.819	290.723	1.877.542	1.693.622	302.575	1.996.197	1.678.334	271.005	1.949.339	-1%	-10%	-2%
Frontera con Brasil	Camiones (*)	61.042	3.182	64.224	61.776	2.810	64.586	49.298	2.475	51.773	-20%	-12%	-20%
	Toneladas	1.376.609	44.076	1.420.684	1.391.955	43.303	1.435.258	1.089.025	37.958	1.126.984	-22%	-12%	-21%
Total	Camiones (*)	134.826	23.869	158.695	137.729	23.428	161.157	121.918	20.475	142.393	-11%	-13%	-12%
	Toneladas	2.963.428	334.799	3.298.226	3.085.577	345.878	3.431.455	2.767.359	308.964	3.076.323	-10%	-11%	-10%

(*) cantidad de manifiestos

